

и зарубежных инвесторов. Приток внешних инвестиций будет способствовать не только улучшению качества жизни населения, но и эффективному функционированию предприятий различных форм собственности, интернационализации рынка товаров, капиталов и рабочей силы.

### Литература

1 Генеральный план развития города Гомеля от 2011 года [Электронный ресурс]. – URL: <http://gomeltrans.net> (дата обращения: 15.04.2015).

2 Социально-экономическое положение Гомельской области в январе 2015 года [Электронный ресурс]. – 2014. URL: <http://gomel.belstat.gov.by> (дата обращения: 16.04.2015).

УДК 339.564:332.1 (476.2)

*А. В. Панков*

### К ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УСЛУГ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

*Экспортно-импортные потоки услуг являются одним из показателей уровня развития стран. Нарращивание экспорта является приоритетной задачей экономики Гомельской области. В статье рассматривается экспортный потенциал сектора услуг региона. Выявлены основные проблемы развития транспортной, строительной, туристической отраслей. Определены перспективные направления, реализация которых будет способствовать развитию и расширению экспортного потенциала услуг региона.*

Важной частью международных экономических отношений наряду с мировыми рынками товаров, капитала и рабочей силы является мировой рынок услуг. Экспортный потенциал услуг Гомельской области составляют транспортные, строительные и туристические услуги. Доля каждой группы услуг в общем объеме экспорта услуг региона в 2014 году составила 67 %, 22 % и 2,5 % соответственно.

Пользуясь своим географическим положением, Гомельская область ежегодно получает солидные «дивиденды» за счёт предоставления транспортных услуг, на долю которых приходится свыше половины экспорта всех видов услуг. В 2014 году экспорт транспортных услуг составил 178094,9 тыс. долл. США.

Наземный (железнодорожный и автомобильный) транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии и интеграционных процессах Гомельской области.

На начало 2013 года протяжённость эксплуатационных железнодорожных линий в области составляла 911 км. Рассматривая уровень технической оснащённости, в Гомельской области электрифицированы только участки железной дороги Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи. В целом по Республике Беларусь протяжённость магистральных линий железной дороги в настоящее время составляет 5,5 тыс. км, из них 0,9 тыс. км электрифицированы, что составляет – 16 %. На ее электрифицированных участках выполняется 25 % грузооборота и 30 % пассажирооборота. Для сравнения – в странах ЕС и Японии уровень электрификации выше – соответственно 51 % и 61 %.

По густоте железнодорожной сети Гомельская область занимает предпоследнее место среди всех регионов Республики Беларусь (22,5 км). Такое место области можно объяснить историческим развитием, так как во времена СССР область не являлась приграничной, и большее внимание обращалось на развитие транспортной сети западных и северных регионов страны.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь в 2013 году на Гомельскую область приходилось 12380 км автомобильных дорог общего пользования. Основные потоки перевозок осуществляются по дорогам общего пользования с твердым покрытием, доля которых в совокупной протяженности дорог общего пользования в области составляет 87 %, что выше среднереспубликанского уровня, который составляет 86 %.

По показателю «плотность автомобильной сети дорог», который составляет 266,4 км на 1000 кв. км территории, Гомельская область занимает отстающее место в сравнении с другими областями, что также объясняется историческим развитием.

Через Гомельскую область проходит всего около 10 % от всего объема перевозок грузов автомобильным транспортом по стране. Даже несмотря на столь небольшую долю развитие дорожно-транспортной инфраструктуры заметно отстает от постоянно возрастающих объемов грузовых и пассажирских перевозок, что приводит к перегруженности дорог (особенно на подъездах к границе), низким скоростям движения в транспортных потоках и, в результате, к существенному росту потребления топлива автотранспортом и увеличению выбросов вредных веществ в атмосферу.

Основным же транспортным коридором, проходящим через Гомельскую область, является автомобильная дорога М-8/Е-95 – граница России – Витебск – Гомель – граница Украины. Трасса является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Республику Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию.

Объем экспорта транспортных услуг в 2014 году по сравнению с 2013 годом снизился на 3,7 %. На снижение объемов экспорта в значительной степени повлияли взаимные санкции ЕС и России, падение мировых цен на нефть и курса российской валюты, что привело к снижению товарооборота во внешней торговле одновременно с ростом численности подвижного состава у белорусских перевозчиков.

Большая часть объемов международных перевозок грузов осуществляется частными транспортными предприятиями, которые многолетней практикой доказали свою эффективность в сравнении с государственными. Кроме низкого уровня расходов на перевозки у частных имеются и другие преимущества, например, связанные с практикой у восточных соседей частичной оплатой транспортных услуг наличными.

В отличие от частного бизнеса, убыточная деятельность которого недопустима из-за неизбежного банкротства предпринимателя, во главу угла государственных предприятий нередко ставится выполнение доведенных заданий по экспорту услуг. Поэтому иногда автотранспортникам приходится отказываться от более выгодных предложений резидентов Республики Беларусь, выполняя заведомо убыточные заказы нерезидентов [1].

Также к проблемам наращивания экспорта транспортных услуг можно отнести практически не развитый в области воздушный и речной транспорт.

Развитие отрасли транспортных услуг требует в ближайшей перспективе, прежде всего, формирования современных транспортных узлов, обеспечивающих повышение эффективности и надежности перевозок, создание единой транспортно-логистической системы, включающей структуры как государственной, так и частной форм собственности, а также создание сети логистических центров.

Строительная отрасль Гомельской области занимает второе место в республике как по количеству организаций, задействованных в данном секторе народного хозяйства, так и по объемам выполняемых работ.

За прошедший год экспорт строительных услуг увеличился как по Гомельской области (на 45 % и составил 59006 тыс. долл. США), так и по стране в целом. Предприятия Министерства строительства и архитектуры в 2014 году увеличили объём экспорта услуг почти в два раза по сравнению с 2013 годом до 196400 тыс. долл. США. Однако, существуют проблемы, которые сдерживают развитие экспортного потенциала строительных услуг.

География экспорта белорусских строительных услуг весьма ограничена, и на сегодняшний день она только начинает складываться. Если составить рейтинг стран, в которые Республика Беларусь поставляет свои строительные услуги, то с явным преимуществом первое место в нем занимает Россия, на втором — Венесуэла, третье и последующие места — Китай, Литва, Германия, Украина.

К проблемам экспорта строительных услуг можно отнести:

- зависимость отечественных строительных фирм от российского рынка. В последнее время на российский рынок стали выходить всё больше строительных организаций, на фоне которых белорусские выглядят неконкурентоспособными;
- девальвация национальных валют в странах ЕЭП и в первую очередь в России, т. к. все экспортные контракты заключаются в российских рублях. Потери во внешней торговле товарами от изменения курса российского рубля в 2014-м составили более 60 млн. долл., что находит отражение в развитии сферы строительных услуг;
- падение ценовой конкурентоспособности в связи с ростом цен на энергоресурсы. Импортируемые в страну энергоресурсы привязаны к американской валюте (удельный вес энергетических затрат в себестоимости ряда энергоёмких производств достигает 50 %).

Нуждаются в преобразовании методы и формы в строительном комплексе, чтобы расширить перечень услуг на экспорт. Выходить на внешние рынки нужно через новые организационные формы, например, инжиниринговые структуры. Строительным организациям следует более активно предлагать свои услуги за рубежом, участвовать во всевозможных тендерах. Пробовать свои силы необходимо во всех регионах. Выход на новые рынки – это возможность получить серьёзные контракты, заработать валюту и загрузить мощности строительных организаций.

В отношении туристического потенциала у Гомельской области по сравнению с другими областями Республики Беларусь привлекательных сторон меньше. Гомельская область зачастую ассоциируется с зоной радиационного загрязнения. И хотя с момента катастрофы на ЧАЭС прошло 28 лет, радиация по-прежнему отпугивает туристов.

Экспорт туристических услуг в 2014 году снизился по сравнению с 2013 годом на 15 % и составил 6237,9 тыс. долл. США. Стоит отметить, что Гомельская область более популярна у туристов из стран дальнего зарубежья, чем у туристов из стран СНГ. Так в 2012 году 61,5 % туристов приехали в Гомельскую область из стран вне СНГ.

Одной из главных причин низкой туристической активности в регионе принято считать проблему слабо развитого гостиничного бизнеса в регионе. В 2013 году в области насчитывалось 76 гостиниц, при этом лишь 4 гостиницам присвоено 3 звезды по международной классификации. Для области с главным городом-полумиллиоником отсутствие 4-звёздочных отелей является отрицательным фактором.

В период 2009–2013 гг. было построено 27 отелей. Однако, с увеличением их числа уменьшается среднегодовая загруженность. Если в 2009 году средняя загрузка составляла 46 %, то в 2013 году – 37 %. Это объясняется тем, что с увеличением числа гостиниц, не происходит увеличения числа клиентов. Проблема заключается в том, что в Гомельской области строят гостиницы без звёзд, ориентированные на тот же сегмент рынка, что и существующие, вместо того, чтобы сосредоточиться на повышении качества предоставляемых услуг.

Ещё один немаловажный фактор повышения имиджа области у туристов – наличие и качество предоставляемых услуг объектами придорожного сервиса. На 1 января 2014 года в Гомельской области насчитывалось 194 торговых и 64 объекта придорожного сервиса, оказывающих платные услуги. Объём платных услуг в 2013 году составил 15110,6 млн. руб., что в полтора раза больше, чем в 2012 году. Большая часть от данного объёма (9662,8 млн. руб.) приходится на станции технического обслуживания. Ежегодно количество объектов растёт, так же как и растут объёмы платных услуг ими предоставляемых, что положительно сказывается, как на транзитном, так и на въездном туризме Гомельской области.

Рассматривая туризм в Гомельской области, нельзя оставить без внимания санаторно-курортный туризм. В 2013 году наблюдается спад популярности данного вида туризма по Республике Беларусь, в целом, и по Гомельской области, в частности.

Причиной спада популярности гомельских санаториев является повышение цен на отдых в них. В среднем цены выросли на 20–25%, что поставило санатории Гомельской области в один ценовой диапазон с санаториями Подмосковья и Кавказских минеральных вод. Гомельские санатории потеряли своё главное преимущество в конкуренции – дешевизна предоставляемых услуг, что, впоследствии, и привело к спаду посещаемости [2].

Несмотря на первоначальный рост агроэкотуризма в Гомельской области, в 2013 году наблюдалось снижение его популярности – число субъектов агроэкотуризма начало снижаться.

Снижение числа субъектов агротуризма в 2013 году можно объяснить тем фактом, что из-за низкой налоговой ставки и легкости процедур начала бизнеса, многие сельские предприниматели начали дело «ради развлечения». Однако с течением времени многие из таких предпринимателей отказываются от данного вида бизнеса. К факторам, сдерживающим развитие агроэкотуризма владельцы агроусадеб, в первую очередь, относят отсутствие взаимодействия между усадьбами и областными, районными органами власти. Экобизнесмены отмечают такие факты, как отсутствие указателей и асфальтированных дорог, ведущих к некоторым усадьбам, грамотной рекламы и продвижения белорусского агроэкотуризма со стороны государства. Владелец агроусадеб предлагается заниматься этими вопросами самостоятельно [3].

Событийный туризм в Гомельской области является единственным видом туризма, который постепенно повышает популярность. Раз в два года в Гомеле проводится международный фестиваль хореографического искусства «Сожскі карагод», в котором активное участие принимают творческие коллективы из разных стран. Ежегодно число участников превышает 1500 человек [2].

Так же на территории Гомельской области проходят такие международные фестивали как «Славянское единство», «Славянские театральные встречи», «Ренессанс гитары», «Арт-сессия». Можно отметить, что повседневная жизнь Гомельской области постепенно насыщается международными событиями, что привлекает всё больше туристов. Поэтому можно сделать вывод, что основная проблема развития туризма в Гомельской области заключается не в сложности привлечения туристических потоков, а в недостаточных усилиях предпринимаемых для этого. Области стоит начать развивать новые виды туризма, заняться маркетинговым продвижением региона.

Таким образом, одним из приоритетных направлений развития экономики Гомельской области должно явиться развитие и расширение экспортного потенциала сектора услуг. В связи с невысоким экспортным потенциалом высокотехнологичных услуг информационного, делового и научно-технического характера, пользующихся повышенным спросом на рынках экономически развитых государств, в ближайшей перспективе следует создать оптимальные условия для развития сектора трудоемких услуг (транспортные, строительные, туристические) с постепенным повышением уровня наукоёмкости экспортируемых услуг и товаров.

## Литература

1 Петрушко, В. Экспорт «едет». Вниз... [Электронный ресурс] / Транспортный вестник. – 2015. – URL: <http://www.transport-gazeta.by> (дата обращения: 10.04.2015).

2 Майоров, Е. Проблемы развития туризма в Гомельской области [Электронный ресурс] / Стратегическая мысль. – 2015. – URL: <http://gomel-experts.org> (дата обращения: 11.04.2015).

3 Майоров, Е. Сельские бизнесмены закрывают агроэкоусадьбы [Электронный ресурс] / ЕвроБеларусь. – 2015. – URL: <http://eurobelarus.info> (дата обращения: 11.04.2015).

УДК 330.142,22 (510)

Ю. В. Пинчук

### КИТАЙ НА РЫНКЕ ССУДНЫХ КАПИТАЛОВ

*Ссудные капиталы ведущих развитых стран все больше становятся интегрированной частью мирового рынка ссудных капиталов, на котором концентрируются спрос и предложение на этот капитал в рамках всего мирового хозяйства. В статье описано состояние внешнего долга КНР, взаимодействие с финансовыми институтами и пути решения возникающих проблем в КНР.*

Вовлечение Китая в мировой рынок проявилось в увеличении роли иностранного капитала в экономике.

О состоянии внешнего долга Китая свидетельствует его динамика, представленная на рисунке 1.

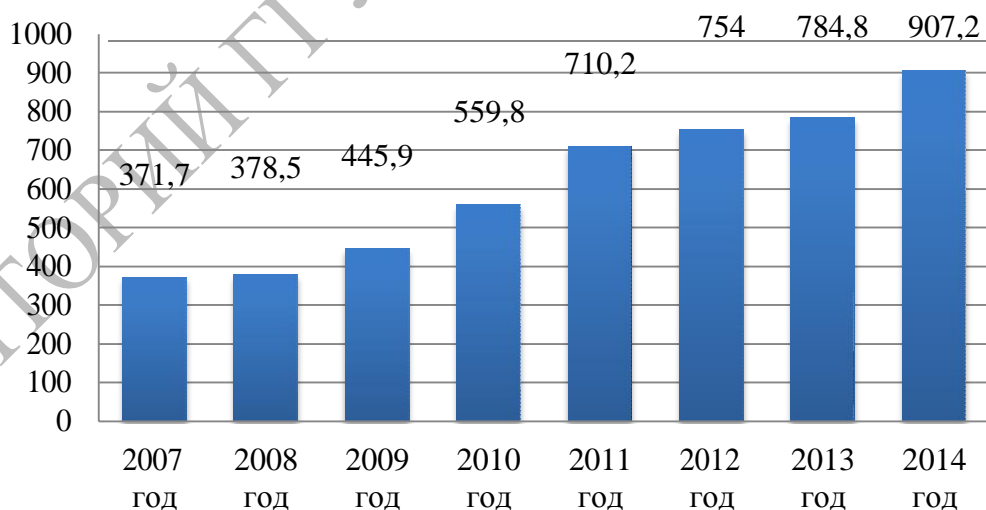


Рисунок 1 – Внешний долг Китая, 2007–2014 гг., млрд. долл. США [1]

Валовой внешний долг Китая в 2013 году составил 784,80 млрд. долл. США, а в 2014 году составил 907,2 млрд. долл., увеличившись на 122,4 млрд. долл. США.

Динамика внешнего долга КНР показывает тенденцию к увеличению, общая долговая нагрузка экономики КНР выросла до 251 % ВВП. Гарантией погашения внешнего долга Китая служат государственные золотовалютные резервы. Они превышают 3 трлн. долларов США.