

ностей оценить кредитоспособность эмитентов, то процесс их размещения начинается с получения суверенного кредитного рейтинга. Это есть оценка вероятности дефолта национального правительства по своим финансовым обязательствам. Следует отметить, что размещение долговых ценных бумаг на мировом рынке капиталов может позволить привлекать практически неограниченное количество несвязанных кредитных средств. Своевременное выполнение подобных обязательств на протяжении определенного промежутка времени будет способствовать понижению кредитного риска национального правительства, а значит и стоимости их обслуживания.

Получение суверенного кредитного рейтинга Республикой Беларусь и последующий процесс размещения долговых ценных бумаг на мировых финансовых рынках может позволить, главным образом, сбалансировать государственный бюджет, отказаться от практики квазифискальных операций, пополнить валовые валютные резервы ОДКР посредством стерилизации вновь привлеченных средств.

Помимо традиционного использования суверенный кредитный рейтинг может способствовать созданию благоприятного имиджа страны за рубежом, улучшению взаимоотношений с иностранными партнерами, увеличению товарооборота, привлечению прямых инвестиций и т.д.

В последующем к практике размещения долговых ценных бумаг на мировых финансовых рынках могут прибегнуть коммерческие банки, которые уже имели опыт получения кредитного рейтинга, а также иные хозяйствующие субъекты республики вне зависимости от характера деятельности.

<http://edoc.bseu.by>

С.Н. Лебедева
УО ВТЭУПК (Гомель)

ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Современные тенденции развития мирохозяйственных связей характеризуются ростом доли услуг во внешнеторговом обороте. В большинстве передовых стран от половины до двух третей валового внутреннего продукта и занятости составляют услуги. В настоящее время доля услуг в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь возросла до 40 %, что в некоторой степени приближается к показателям экономически развитых стран. Только за 2000 г. экспорт услуг увеличился на 32 %. Наиболее приоритетными для развития экспорта в Республике Беларусь являются услуги транспорта, телекоммуникационные, строительные, финансовые, туризма, деловые услуги.

Транспортные услуги традиционно являются основными статьями экспорта Республики Беларусь, удельный вес этого вида услуг в общем объеме их экспорта в 2000 г. составил 64,5 %. Следует отметить, что при общем отрицательном сальдо внешнеторгового баланса экспорт транспортных услуг значительно превышает их импорт. В частности, в 2000 г. экспорт транспортных услуг превышал их импорт в 7,5 раза. Наибольший удельный вес в экспорте транспортных услуг занимают грузовые железнодорожные перевозки (13,9 %), автоперевозки (11,3 %). Однако объем воздушных перевозок в некоторой степени сократился.

Основные причины сдерживающие развитие экспорта грузовых транспортных услуг сводятся к следующему: высокие расходы, связанные с транзитным проездом по территории Беларуси; необоснованное применение дорожных, экологических, местных сборов, штрафов, платы за излишнюю нагрузку на ось автомобиля, за использование терминалов; необходимостью выкупа транспортных средств по заканчивающимся договорам лизинга; низким качеством транспортного сервиса; несовершенством таможенных технологий; необходимостью государственной поддержки транспортной отрасли (развитие инфраструктуры транспорта, обеспечение европейских технических стандартов, изменение порядка нового подвижного состава).

Основные проблемы железнодорожного транспорта связаны с высоким удельным расходом топлива и энергии на перевозки при низком их качестве.

Если анализировать деятельность автотранспорта, то основная проблема состоит в том, что весьма велика транспортная составляющая в цене товара. Большинство грузовых автомобилей неконкурентны по грузоподъемности, конструкции, потребляют много горючего, имеют высокие оперативные затраты, не соответствуют западноевропейским стандартам по экологии (по выхлопным газам и шумам). Помимо этого географическое положение Республики Беларусь можно эффективно использовать лишь при наличии достаточно развитой инфраструктуры автотранспорта.

Весьма существенной является проблема износа техники. В связи с этим выгодно приобретать автопоезда и полуприцепы по лизингу, что используют транспортниками Республики Беларусь. Около 40 % техники, обслуживающей международные перевозки, приобретено на таких условиях.

Перспективным выглядит применение судов смешанного типа для перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов, строительство которых осуществляется в Гомельской области с развитием рыночных реформ и выходом на внешние рынки все большего числа хозяйствующих субъектов увеличилась потребность в обеспечении перевозок относительно небольших партий грузов, что способствует использованию судов смешанного плавания.

Основными направлениями и перспективами развития авиакомплекса является: расширение географии международных грузовых, пассажирских и комбинированных перевозок; модернизация инфраструктуры (наземной базы аэропортов); совершенствование элементов систем управления; модернизация парка воздушных судов на основе лизинговых операций и изыскание кредитных ресурсов.

*А.П. Левкович
БГЭУ (Минск)*

ВАЛЮТНЫЙ КУРС КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЭКСПОРТА

Механизм воздействия валютного курса на конкурентоспособность национального экспорта связан с направлением и темпами его динамики и проявляется через изменение экспортных цен. В соответствии с теоретической моделью снижение курса национальной валюты или его девальвация влечет за собой снижение цен экспортных товаров, выраженных в иностранной валюте, и повышает конкурентоспособность национального