



СЕКТОР УСЛУГ БЕЛАРУСИ: проблемы и перспективы развития



НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК БЕЛАРУСИ
Институт экономики

СЕКТОР УСЛУГ БЕЛАРУСИ: проблемы и перспективы развития

Минск
«Беларуская навука»
2016

УДК 338.46(476)
ББК 65.442(4Бел)
С28

А в т о р ы:

О. С. Булко, А. Е. Дайнеко, Д. А. Гавриленко, В. И. Кузьменок, Ю. П. Якубук,
Ф. Ф. Иванов, Е. А. Милашевич, Т. В. Веремейчик, Л. В. Макущенко

*Издание подготовлено по результатам исследований,
проведенных в рамках Государственной комплексной программы исследований
на 2011–2015 гг. «История, культура, общество, государство».*

Н а у ч н ы е р е д а к т о р ы:

доктор экономических наук, член-корреспондент А. Е. Дайнеко
кандидат экономических наук, доцент О. С. Булко

Р е ц е н з е н т ы:

кандидат экономических наук, доцент Т. В. Садовская
кандидат экономических наук, доцент М. В. Маркусенко

Сектор услуг Беларуси: проблемы и перспективы развития / О. С. Булко
С28 [и др.] ; науч. ред. : А. Е. Дайнеко, О. С. Булко ; Национальная академия
наук Беларуси, Институт экономики. – Минск : Беларуская навука, 2016. –
271 с.

ISBN 978-985-08-2074-7.

В коллективной монографии представлен опыт развития сферы услуг в зарубежных странах, дана оценка развития различных видов услуг в Беларуси, рассмотрены причины, препятствующие развитию сферы услуг в стране, разработаны перспективные направления ее развития. Исследованы также различные аспекты внешней торговли услугами Республики Беларусь.

Книга рассчитана на научных работников, аспирантов, магистрантов и специалистов, интересующихся проблемами развития сектора услуг в экономике Беларуси.

УДК 338.46(476)
ББК 65.442(4Бел)

ISBN 978-985-08-2074-7

© Институт экономики НАН Беларуси, 2016
© Оформление. РУП «Издательский дом
«Беларуская навука», 2016

ВВЕДЕНИЕ

Стратегия постиндустриального развития основана на признании доминирующей роли сектора услуг в современной мировой экономике и предполагает целенаправленные усилия по поддержке сервисных отраслей, обслуживающих внутренний и международный рынки. Меняется соотношение доли «услуг» и «овеществленных товаров» в составе ВВП в наиболее развитых странах, которые первыми вступили на путь постиндустриального развития. Сфера услуг и деловых, и социальных начинает развиваться ускоренными темпами, значительно опережая по доле в валовом продукте первичный и вторичный сектора экономики. В среднем доля услуг в ВВП в наиболее развитых странах (США, Великобритания, Германия, Япония и др.) колеблется от 66 до 86%, и занято в этой сфере более 70% населения.

К основным причинам роста потребностей в услугах можно отнести:

во-первых, возросла роль услуг, которые используются в качестве вводимых ресурсов производства (в экономической литературе их часто называют «производственными»). Речь идет, например, о таких услугах, как проектно-конструкторские разработки, подготовка технико-экономического обоснования производства, исследование рынка, обслуживание вычислительной техники, разработка программного обеспечения и обработка данных, бухгалтерский учет, консультирование в области управления и оптимизации деятельности предприятия, юридическое обслуживание, консультирование по вопросам сбыта, транспортировка, реализация продукции. Производственные виды услуг выделились в самостоятельный сектор и стали широко использоваться предприятиями на контрактной основе (этот процесс иногда называют «экстернализацией» услуг предприятиями обрабатывающей промышленности). Тем самым были созданы новые рынки услуг;

во-вторых, резко возросло значение секторов услуг в экономике практически всех стран: как развитых, так и развивающихся. Особенно это заметно при рассмотрении структуры занятости населения в сфере услуг, которая в существенной мере компенсировала снижение занятости в сельском хозяйстве и обрабатывающей промышленности;

в-третьих, технологическая революция, особенно достижения в области телекоммуникаций и информатизации существенно расширили возможности оказания услуг и вызвали к жизни ряд новых услуг. Для оказания многих

видов услуг в режиме реального времени теперь уже не требуется физическое присутствие в одном месте поставщика услуг и потребителя. Круг таких услуг неуклонно расширяется, например, многие виды финансовых услуг оказываются на расстоянии посредством телекоммуникаций. Отсутствие развитой инфраструктуры телекоммуникаций означает закрытый доступ ко все большему числу рынков;

в-четвертых, технический прогресс (например, развитие сотовой связи как альтернативы традиционным телефонным линиям, широкомасштабное строительство автомобильных дорог параллельно железнодорожным) приводит к трансформации неконкурентных рынков (естественных монополий), которые существовали в ряде важнейших секторов услуг (железнодорожный транспорт, передача электроэнергии, телекоммуникации), в конкурентные. В свою очередь, развитие конкуренции на внутренних рынках в секторах, которые прежде представляли собой естественные монополии, создало предпосылки для выхода на эти рынки иностранных поставщиков соответствующих услуг;

в-пятых, появление во многих секторах услуг крупных транснациональных компаний, особенно в финансовой сфере, явилось одновременно результатом указанных тенденций, а также дополнительным катализатором международной торговли услугами. Крупные международные фирмы заинтересованы в устранении или снижении барьеров выхода на рынки других стран для расширения географии своей деятельности и облегчения внутрифирменных потоков.

В Беларуси в период реформирования экономики также произошли существенные изменения в сфере услуг в направлении повышения удельного веса услуг в ВВП с 28,5% в 1990 г. до 46,4% в 2014 г. Однако в стране проводилась экономическая политика, направленная на поддержание роста промышленности и сельского хозяйства в ущерб развитию сферы услуг. Для достигнутого нашей страной уровня развития размер данного сектора и его вклад в экономический рост и занятость населения являются недостаточными. Это представляет собой серьезную проблему для перспектив долгосрочного роста экономики Беларуси, поскольку те сектора, которым отдается предпочтение, сталкиваются с потерей конкурентоспособности. Отставание в реформировании сектора услуг (сферы услуг) препятствует притоку прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и дальнейшему росту экономики страны.

В связи с этим исследование различных аспектов развития сферы услуг, его направлений, форм, качественных и количественных характеристик представляется не только актуальным с научной точки зрения, но и непосредственно практически значимым с позиции поиска наиболее оптимальных путей дальнейшего реформирования экономики Беларуси, определения направлений преобразования ее индустриального типа в современный постиндустриальный, решения задач структурной перестройки.

Целью работы является разработка и теоретико-методологическое обоснование основных направлений развития сферы услуг в Республике Беларусь.

Работа структурирована в соответствии с поставленной целью и включает пять глав. В первой главе показаны мировые тенденции развития различных видов услуг. Во второй главе проанализированы условия, факторы, направления развития сферы услуг в Беларуси. В третьей главе рассмотрены теоретико-методологические основы формирования конкурентоспособной модели сферы услуг Беларуси. В четвертой главе разработаны направления развития сферы услуг Беларуси на инновационной основе. В пятой главе представлено обоснование перспектив развития высокотехнологичных и наукоемких услуг в Беларуси.

Сфера услуг характеризуется многообразием видов деятельности, каждый из которых имеет свои особенности в организации, управлении и правовом регулировании. Ввиду того, что данная задача представляется чрезвычайно обширной, в исследовании были выбраны лишь некоторые сектора услуг. Их выбор обусловлен следующими факторами:

- наибольший удельный вес в валовой добавленной стоимости по виду экономической деятельности, относящемуся к услугам и во внешней торговле услугами страны;

- наличие значительных перспектив для развития экспорта вследствие благоприятной конъюнктуры на мировых рынках и наличия возможностей для производства данных видов услуг в Республике Беларусь.

Информационной базой исследования являются отчетные материалы Национального статистического комитета Республики Беларусь, официальные данные различных министерств и ведомств Республики Беларусь, Всемирного банка, МВФ, ООН и других международных организаций, нормативно-правовые акты стран – членов ЕАЭС, научные публикации отечественных и зарубежных ученых, материалы периодической печати, официальных сайтов сети Internet и электронных СМИ по проблемам развития рынка услуг, результаты ежегодных исследований белорусского рынка услуг научными учреждениями, центрами, агентствами.

ИССЛЕДОВАНИЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ И ЕЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ

1.1. Общие тенденции развития сферы услуг в мире

Важнейшей закономерностью современного развития мировой экономики является трансформация индустриальной экономики в постиндустриальную, или экономику сферы услуг. Основной причиной развития сферы услуг выступают глубинные преобразования в системе общественных потребностей. Усложнение техники, технологий, структуры производства, рост жизненного уровня населения, а также совершенствование самого человека вследствие повышения его образовательного и культурного уровня последовательно расширяли спектр потребностей производства и населения далеко за пределы их видов, удовлетворяемых вещным производством. Совокупное воздействие этих причин вызвало существенное изменение пропорций в распределении ресурсов и продукции между промышленностью, сельским хозяйством и сферой услуг.

Экспансия услуг в экономике развитых стран на протяжении первой половины XX в. осуществлялась при одновременном относительном расширении индустриального сектора, но более медленном в сравнении с услугами. В США примерно в 1950-х гг., а в других западных странах – в 1960-х гг. произошёл перелом в этой тенденции, а структура занятости и производства стала меняться в пользу услуг за счет перемещения в эту сферу работников не только из сельского хозяйства, но и из индустриального сектора. Вступление западных стран в новую, постиндустриальную, стадию и в экономику услуг можно, таким образом, датировать серединой XX в., хотя и с неизбежно высокой степенью условности.

Расширение позиций сферы услуг в хозяйственной структуре на протяжении XX в. не было равномерным. Первые два десятилетия отмечены во многих развитых странах довольно динамичной экспансией услуг главным образом в результате опережающего развития железнодорожного и водного транспорта, торговли, бытового обслуживания. В 1920-х гг. исключительно благоприятная экономическая конъюнктура не только способствовала масштабному переливу трудовых ресурсов в рассматриваемую сферу, но и вызвала во многих отраслях настоящий бум капитального строительства, в том числе в сферах образования и здравоохранения. К концу этого периода сектор услуг США и ряда стран Европы сформировался в довольно крупную и важную область хозяйственной деятельности.

В послевоенный период динамику сферы услуг сильно подтолкнуло массовое вовлечение женщин в производство. С этим обстоятельством прямо связано развертывание системы общественного питания, услуг прачечных и химчисток, учреждений дошкольного воспитания детей и других видов услуг. Крупный по размерам и разнообразный по назначению комплекс услуг вызвала к жизни массовая автомобилизация: ускоренно развивался автомобильный транспорт, территории западных стран покрылись сетью станций автосервиса, бензоколонок, паркингов, moteley и других предприятий, обслуживающих широкий круг потребностей автомобилистов (кафетерии, кинотеатры и т. п.).

Глубочайшее и многоплановое воздействие на сферу услуг оказала крупномасштабная структурно-технологическая перестройка материального производства в развитых странах в 1970–1980-х гг. Экономический кризис, с наибольшей силой поразивший традиционные отрасли промышленности, по существу, ознаменовал собой смену парадигмы хозяйственного развития, переход от его индустриальной модели к постиндустриальной, сердцевиной которой являются высокотехнологичные отрасли промышленности и сфера услуг. На этой волне особенно энергично стали выдвигаться на передовые позиции в хозяйственной структуре «продвинутые», наукоинтенсивные виды услуг – телекоммуникации, информационно-компьютерные и другие деловые и профессиональные услуги. В сочетании с инновационными промышленными отраслями они образуют ныне движущее ядро хозяйства развитых стран. В США доля услуг в высокотехнологичном инновационном комплексе составляет примерно 1/3.

К настоящему времени сфера услуг кардинально преобразилась. В начале XX в. круг предоставляемых услуг был ограничен, а в общей структуре преобладали торговля, транспорт, бытовые услуги и крупный массив домашней прислуги. Ныне насчитывается более 160 видов услуг (по классификации ВТО), от научных исследований до ремонтных услуг, от образования до обслуживания престарелых и инвалидов, и на первый план выдвинулись отрасли, основанные на использовании сложного, интеллектуального труда.

Развитие экономики услуг отнюдь не сводится к количественным изменениям, простому перераспределению ресурсов и продукции между крупными секторами хозяйства. Это процесс качественного порядка, в нем находят отражение рост значения нематериальных форм производства, интеллектуальной деятельности, неосязаемых видов общественного продукта и кардинальное изменение на этой основе места и роли услуг в жизнедеятельности общества. С прогрессом производительных сил возрастает зависимость воспроизводственного процесса от степени развития и эффективности традиционных услуг – торговли, транспорта. Критически важными факторами конкурентоспособности хозяйственных субъектов, национальной экономики становятся телекоммуникации, финансовая сфера и комплекс наукоинтенсивных деловых услуг. Особо значимый сдвиг – резкое повышение вклада науки, образования, здравоохранения, культуры в развитие общества, их превращение в ключевые

условия экономического роста, социального прогресса, повышения качества жизни.

Важнейшая закономерность эволюции сферы услуг заключается в том, что она развивается не в изоляции от материального производства, а в интеграции этих видов деятельности, и от глубины интеграции во многом зависит эффективность современного хозяйства. Рост взаимодействия и взаимопроникновения вещной продукции и услуг идет по нескольким направлениям. В промышленности умножаются трудовые функции, выраженные в форме услуги, неуклонно увеличивается численность инженерно-технического, административного и т. п. персонала и степень его участия в производстве вещного продукта. По мере роста производства и товаров, и услуг многократно разветвляются и усложняются межотраслевые связи этих секторов: в сфере услуг повышаются уровень и качество материального оснащения и обеспечения, в вещном производстве расходы на услуги становятся все более крупной статьей общих производственных издержек.

В последние десятилетия XX в. и начала XXI в. взаимосвязь двух типов хозяйственной деятельности поднимается на новую ступень: в новых технологиях универсального применения услуги и вещный продукт практически неразделимы, сливаются воедино. Наиболее рельефно это взаимопроникновение выражено в отраслях услуг информационно-коммуникационного комплекса, медиабизнесе, издательском деле. Растущее переплетение и взаимодополнение производства товаров и услуг в современной экономике – свидетельство их хозяйственной равноценности, что лишает оснований любые противопоставления двух подразделений общественного производства.

Трансформацию производства и общества в направлении услуг исследователи часто определяют как «тихую революцию», подчеркивая тем самым не только фундаментальный характер и общественную значимость этого сдвига, но и постепенный ход изменений, а также отсутствие каких-либо катаклизмов, разрушительных форм и последствий «врастания» нематериальных видов деятельности в общую хозяйственную систему.

Одной из важных сторон долговременной эволюции сферы услуг является вовлечение ее отраслей в систему мирохозяйственных связей. Открытию мировых рынков перед услугами способствовала политика либерализации внешнеэкономических отношений, реализуемая как во многих странах, так и в рамках международных экономических объединений и организаций, прежде всего ВТО, ОЭСР, ЕЭС. В системе этих мер весьма рельефно выражено усиление акцентов на рынки услуг, особенно после вступления в действие в 1995 г. Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС). Целями ГАТС провозглашены установление общих для всех участников правил и норм торговли услугами, либерализация торгового режима на мировом рынке. Только за последнее десятилетие прошлого века мировой экспорт услуг вырос с 754 до 1400 млрд долл. США, а его доля в объеме экспорта товаров и услуг увеличилась, соответственно, с 18,5 до 20%. Рост объемов внешней торговли сопрово-

ждается изменениями ее структуры. Хотя традиционно крупными статьями экспорта остаются транспорт и поездки (1/4–1/3 мирового экспорта услуг каждая), их неуклонно теснят «новички» – информационные, финансовые, деловые и другие, доля которых в экспорте выросла с 37 до 44%. При этом позиции услуг во внешнеторговых потоках растут во всех группах стран – богатых, бедных, со средним уровнем развития [1].

Таким образом, на сегодняшний день сфера услуг представляет собой ряд перспективных и быстроразвивающихся отраслей экономики.

Под сферой услуг понимается совокупность ряда отраслей национальной экономики, труд работников которых непосредственно направлен не на изменение и преобразование материи и сил природы, а на производство особой потребительной стоимости в форме конкретной трудовой деятельности и ее полезного эффекта, удовлетворяющего потребности общества и производства в целом, а также личные потребности людей. По социально-экономическим и техническим свойствам услуга отличается от продуктов материального производства. Большинство видов услуг имеет такие свойства, как неосязаемость, невозможность хранить и накапливать, неразрывность и одновременность процесса предоставления и потребления услуг, неотделимость услуги от производителя и в ряде случаев – непосредственное участие потребителей в процессе оказания услуг.

В то же время соотношение нематериальных и материальных свойств может находиться в разном диапазоне для различных услуг. Существуют услуги чисто нематериального характера, обладающие высокой социальной направленностью своего воздействия как на общество в целом, так и непосредственно на личность, ориентированные на субъект, отличающиеся личными контактами производителя и потребителя услуг. К ним, как правило, относят образование, здравоохранение, культурно-просветительские учреждения и т. п. Наряду с этим имеются отрасли услуг, где полезный эффект имеет непосредственное отношение к обслуживанию населения, но в то же время характеризуются высокой степенью материальности (осязаемости), высоким уровнем сопряженности с материальным производством (например, жилищно-коммунальные услуги, услуги по ремонту бытовой техники и предметов домашнего хозяйства, услуги транспорта, связи, информационно-вычислительного обслуживания и т. п.). При этом главной и основной целью деятельности этих отраслей считается получение прибыли.

Сфера услуг охватывает транспорт, связь, складское хозяйство, туризм, финансовые и страховые услуги, науку, бытовое обслуживание, образование и подготовку кадров, здравоохранение, рекламу и другие виды деятельности.

Функционирование сферы услуг определяется рядом особенностей и условий развития. В ней формируются ключевые факторы экономического роста: научное знание, нематериальные формы накопления, информационные технологии и в немалой степени глобализация хозяйственной деятельности. Важное значение приобретают структурные изменения в самих отраслях сферы услуг,

которые повышают роль услуг в обществе и создают необходимые предпосылки для дальнейшего развития предприятий сферы услуг.

В масштабах мировой экономики услуги потребляются во все более возрастающем количестве. В большинстве национальных экономик развитых стран доля услуг в производстве превысила 70%. Например, удельный вес сферы услуг в ВВП Люксембурга составляет 87,8%, Франции – 78,9, Великобритании – 78,4, США – 78,1, Бельгии – 77,2, Дании – 76,2% (табл. 1.1).

Таблица 1.1. Основные индикаторы развития сферы услуг экономически развитых стран, 2014 г. [2]

Страна	Удельный вес сферы услуг в ВВП, %	Удельный вес занятых в сфере услуг, %	Удельный вес внешней торговли услугами в ВВП, %	Количество секторов услуг, по которым приняты обязательства в рамках ВТО
Бельгия	77,2	77	44,9	115
Дания	76,2	78	39,9	115
Франция	78,9	76	18,1	115
Германия	69	70	15,7	115
Люксембург	87,8	86	267,5	115
Швеция	72,6	79	24,6	98
Великобритания	78,4	79	19	115
Япония	72,6	69	7,7	112
США	78,1	81	6,8	110

Наибольший удельный вес в структуре производства услуг занимают финансовые услуги, оптовая и розничная торговля, деловые, юридические, социальные, личные услуги, здравоохранение, туризм, государственное управление, информационные и компьютерные услуги. Исторически сложилось, что относительные показатели по развитию сферы услуг в Германии ниже, чем в других высокоразвитых странах (на сферу услуг приходится 69% ВВП, а сальдо торговли услугами отрицательно), однако для данной страны характерен постоянный рост доли отраслей сферы услуг.

Важнейшей тенденцией занятости последних десятилетий является сокращение удельного веса занятых в сельском хозяйстве и промышленности и увеличение доли занятых в сфере услуг. Удельный вес занятых в сфере услуг от общего количества занятых в экономике в большинстве экономически развитых стран также колеблется в районе 70–80%. Например, в ЕС-27 доля занятых в сфере услуг поднялась до 66,6%, доля занятых в промышленности опустилась до 28,7%, в сельском хозяйстве – до 4,7% (рис. 1.1). Темпы снижения удельного веса занятых в сельском хозяйстве в последние годы заметно снизились.

Страны Европейского союза приняли на себя при подписании Генерального соглашения по торговле услугами достаточно широкий круг обязательств по различным способам поставки услуг из-за рубежа: обязательства приняты по 115 секторам услуг из 160.

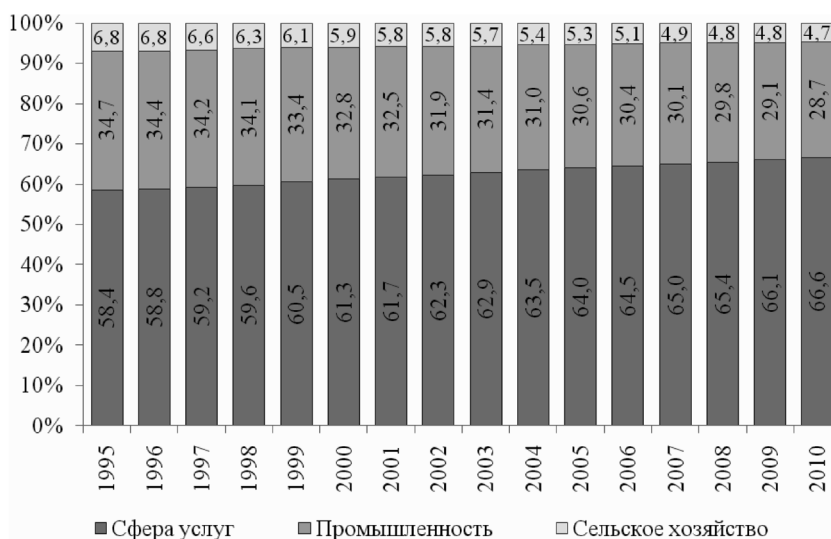


Рис. 1.1. Распределение экономически занятых по основным группам отраслей экономики, ЕС-27, 1995–2010 гг., % от общего числа занятых [3]

Страны, традиционно доминирующие в промышленном производстве (США, Великобритания, Франция, Япония, Германия), осознали свою роль в мировой экономике в качестве конкурентоспособных поставщиков услуг. В большинстве экономически развитых стран доля услуг в экспорте постоянно растет и в настоящее время составляет 20–30%.

По данным ВТО, на сферу услуг приходится около трети общемирового объема прямых иностранных инвестиций. Развитые страны как привлекают, так и размещают основной объем прямых иностранных инвестиций в сферу услуг. Наибольшие объемы прямых иностранных инвестиций в сферу услуг привлекли США, Франция, Германия и Великобритания.

В странах Центральной и Восточной Европы с самого начала экономических реформ сфера услуг характеризуется стабильным ростом. Для стран этого региона характерны более высокие темпы роста внешней торговли услугами по сравнению с товарами и заметное увеличение их удельного веса в экспорте. Следует отметить, что большинство восточноевропейских и все балтийские страны имеют положительное сальдо баланса услуг.

Однако по сравнению с экономически развитыми странами они имеют более скромные показатели развития сферы услуг: доля сферы услуг в ВВП составляет 60–65%, доля занятых в сфере услуг – 50–60%, доля внешней торговли услугами в ВВП – 15–25% (табл. 1.2).

Разброс по уровню обязательств, принятых в рамках ВТО странами данного региона, достаточно велик, и составляет от 58 (Румыния) до 127 (Хорватия).

Страны постсоветского пространства значительно различаются между собой по уровню развития производства услуг и внешней торговли услугами.

Таблица 1.2. Основные индикаторы развития сферы услуг стран Центральной и Восточной Европы, 2014 г. [2]

Страна	Удельный вес сферы услуг в ВВП, %	Удельный вес занятых в сфере услуг, %	Удельный вес внешней торговли услугами в ВВП, %	Количество секторов услуг, по которым приняты обязательства в рамках ВТО
Босния и Герцеговина	65,7	49	12,8	—
Болгария	67,6	63	28,6	80
Хорватия	66,8	64	28,6	127
Чешская Республика	59,3	59	23,2	93
Венгрия	64,4	65	30,7	102
Польша	64	58	15,1	61
Румыния	67,4	45	16,2	58
Сербия	60,5	53	19,1	—
Словакия	62	61	17,1	94
Словения	64,7	60	25	84

Показатели развития сферы услуг прибалтийских стран и Украины соответствуют таковым стран Центральной и Восточной Европы. Наиболее развит экспорт услуг по отношению к товарному экспорту и ВВП Армении, Грузии и прибалтийских стран, менее всего – в России и Казахстане (менее 10% экспорта данных стран) (табл. 1.3).

Таблица 1.3. Основные индикаторы развития сферы услуг стран постсоветского пространства, 2014 г. [2]

Страна	Удельный вес сферы услуг в ВВП, %	Удельный вес занятых в сфере услуг, %	Удельный вес внешней торговли услугами в ВВП, %	Количество секторов услуг, по которым приняты обязательства в рамках ВТО
Беларусь	48,7*	57	17,7	—
Армения	50,6	47	28,6	106
Азербайджан	36	49	19,5	—
Грузия	66,4	нет данных	28,6	125
Казахстан	59,3	56	7,5	112
Российская Федерация	60	66	10	122
Украина	62,8	69	20,7	137
Эстония	68,4	66	40,4	103
Латвия	73,4	69	25,2	121
Литва	66	66	28,1	110

* Рассчитано по методике Всемирного банка.

Страны постсоветского пространства, вступившие в ВТО, взяли на себя значительный объем обязательств по торговле услугами (в список обязательств включены 110–137 секторов услуг).

Таким образом, анализ тенденций развития сферы услуг показал, что на сегодняшний день сфера услуг представляет собой ряд перспективных и быстроразвивающихся отраслей экономики. Функционирование сферы услуг

определяется рядом особенностей и условий развития. В ней формируются ключевые факторы экономического роста: научное знание, нематериальные формы накопления, информационные технологии и в немалой степени глобализация хозяйственной деятельности. Важное значение приобретают структурные изменения в самих отраслях сферы услуг, которые повышают роль услуг в обществе и создают необходимые предпосылки для дальнейшего развития сектора услуг национальной экономики.

1.2. Мировые тенденции развития транспортных услуг

Транспорт является одной из ведущих отраслей мирового хозяйства. Он составляет основу международного разделения труда, воздействует на размещение производства, способствует развитию специализации и кооперирования, интеграционных процессов. Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций. Являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей, производящих товары. В то же время, будучи хотя и особой, но органично-неотъемлемой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений.

Необходимо отметить, что если в XIX в. катализатором экономического развития было создание и расширение сети железных дорог, то XX век стал веком динамичного развития автомобильного транспорта. Транспорт подразделяют на сухопутный (железнодорожный и автомобильный), водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный и электронный (линии электропередач).

Железнодорожный транспорт функционирует в 160 странах мира, занимая вторые места по грузообороту (после морского) и пассажирообороту (после автомобильного) [4].

Автомобильный транспорт часто называют транспортом XX в., так как, зародившись на заре нашего века, он стал ведущим среди видов сухопутного транспорта, поскольку является наиболее маневренным. Автомобильный транспорт лидирует по объему пассажирских перевозок – 80% мирового объема [5].

Трубопроводный транспорт активно развивается благодаря быстрому росту добычи нефти и природного газа и тому территориальному разрыву, который существует между главными районами их добычи и потребления.

Водный транспорт прежде всего характеризуется значительной ролью морского транспорта. На него приходится 62% мирового грузооборота, он также обслуживает около 4/5 всей международной торговли. Первенство в мировом судоходстве принадлежит Атлантическому океану, второе место по размерам морских перевозок занимает Тихий океан, третье – Индийский.

Очень большое влияние на географию морского транспорта оказывают международные морские каналы (особенно Суэцкий и Панамский) и морские проливы (Ла-Манш, Гибралтарский, Ормузский, Малаккский и др.).

Внутренний водный транспорт – старейший вид транспорта, сейчас он занимает по длине сети последнее место в мировой транспортной системе.

Воздушный транспорт – этот вид наиболее скоростного, но достаточно дорогостоящего транспорта играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества кроме скорости – качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы.

Мировая транспортная система. Все пути сообщения, транспортные предприятия и транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему. Она сформировалась в XX в. и продолжает испытывать на себе сильное воздействие научно-технической революции (НТР).

НТР коснулась всех видов транспорта: увеличились скорости, выросла грузоподъемность, умножился подвижной состав. Появление контейнеров, подводных тоннелей значительно расширило возможности транспортировки различных грузов. Появились также новые транспортные средства – контейнеровозы и специальные перегрузочные станции – терминалы. Это позволило повысить производительность труда на транспорте в 7–10 раз.

Еще одним существенным фактором влияния научно-технической революции на транспорт явилась контейнеризация перевозок грузов, преимущественный вариант доставки которых известен как «от двери до двери». В ходе контейнеризации произошла серьезная перегруппировка сил и позиции участников транспортного рынка. В США и Канаде произошло усиление позиции судоходных и железнодорожных монополий с одновременным ростом агентского обслуживания (75%) за счет экспедиторского (25%) [6]. Лишь конкуренция со стороны автомобильного транспорта не допустила роста морских и железнодорожных контейнерных тарифов. Немалое влияние на этот процесс оказал также новый вид предпринимательства – сдача контейнеров в краткосрочную и долгосрочную аренду (лизинг). В настоящее время почти половина мирового контейнерного парка принадлежит международным лизинговым компаниям, созданным в 1970-е гг. за счет инвестиций банков и страховых фирм.

Мировая транспортная система неоднородна. В общем виде в ней можно выделить транспортные системы экономически развитых и развивающихся стран. На первую из них приходится 78% общей длины мировой транспортной сети и 74% мирового грузооборота. Густота транспортной сети (в наибольшей мере характеризующая обеспеченность ею) в большинстве развитых стран составляет 50–60 км на 100 км² территории, а в развивающихся – 5–10 км.

Соотношение видов транспорта в транспортных системах регионов и отдельных стран мира также различно. Так, транспортная система промышленно развитых государств имеет сложную структуру и представлена всеми видами транспорта, включая электронный (линии электропередач). Особенно

высоким уровнем развития транспортной инфраструктуры отличаются Япония, США, Франция, ФРГ, Великобритания и др. Именно на развитые страны приходится примерно 85% грузооборота мирового внутреннего транспорта (без транспорта для дальних морских перевозок). Причем в странах Западной Европы 25% грузооборота приходится на железнодорожный транспорт, 40% – на автомобильный, а оставшиеся 35% – на внутренний водный, морской (ближний) каботаж и трубопроводный виды транспорта [7].

Глобализация рынка транспортных услуг. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса. Транспорт является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие рыночной экономики. Так, в ряде стран транспорт на правительственном уровне рассматривается как один из ключевых видов экономической деятельности. Инвестиции в транспорт признаны стратегическими наряду с такими капиталовложениями в сферы деятельности, как образование, здравоохранение, охрана окружающей среды и новые технологии.

Характерное для мировой экономики на протяжении нескольких последних десятилетий усиление интернационализации и глобализации производства приводит, в свою очередь, к интернационализации и глобализации транспортно-логистических систем и товаропроводящих сетей.

Международные транспортные коридоры (МТК). В настоящее время все более актуальной становится задача формирования международных транспортных коридоров как основы пространственной модели развития транспортной инфраструктуры. Развитие международных транспортных коридоров обеспечивает наряду с ростом объемов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок и привлечением на национальные транспортные коммуникации транзитных грузов третьих стран значительный рост грузоперевозок во внутреннем сообщении.

Международные транспортные коридоры – сложная технологическая система, концентрирующая на генеральных направлениях, – транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. Концентрация материальных, финансовых и информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг обеспечивают ускорение оборачиваемости капитала и синхронизации прохождения товаров, документов и денег в условиях преференциального режима. МТК, состоящие из нескольких транспортных модулей, называют так же мультимодальными (или интермодальными) транспортными коридорами. Для реализации проектов международных транспортных коридоров необходимы не только капиталы, но и политическая воля. Эффект функционирования МТК достигается в едином таможенном и экономическом пространстве. Кроме того, страна, выступающая с инициативой создания МТК, должна обладать определенной геополитической мощью. Мировая практика

показывает, что на направлениях МТК всегда присутствует стремление к единым транспортным параметрам на всем протяжении и единым технологиям перевозок для интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Международные транспортные коридоры имеют важное значение для каждой страны. Это оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но с более широких позиций национальной безопасности, таких ее составляющих, как: военная, экономическая, промышленная, технологическая, продовольственная, демографическая. Доказательством необходимости комплексного подхода является и то, что международные транспортные коридоры проходят по участкам наиболее насыщенных национальных транспортных коридоров.

Всего на земном шаре около 80 международных транспортных коридоров, по которым осуществляется основная часть перевозочной деятельности в мире. Приоритетное направление развития МТК – обеспечение транзитных перевозок грузов, что, по существу, является экспортом транспортных услуг. Набор этих услуг постоянно расширяется и зависит от уровня национальной транспортной системы. Транзитные государства должны создавать необходимые условия для перемещения товаров, гарантировать целевую перевозку. Эффективность транзитных перевозок, обеспечиваемая транспортной логистикой, складывается из множества качественных параметров, прежде всего это сокращение транзитного времени, снижение затрат на перевозку, оптимизация тарифов, сохранность грузов, обеспечение безопасности перевозок, соблюдение экологических требований.

Ведущую роль в формировании глобальных сетей играет европейский рынок, имеющий огромный потенциал для либерализации и расширения в восточном направлении. В рамках Европейского союза (ЕС) формирование новых транзитных транспортных магистралей осуществляется на основе Трансъевропейской транспортной сети. В концепцию ее развития положен принцип интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть, которая при расширении на Восток соединяется с транспортными сетями третьих стран.

Так, Европейский союз предложил проект создания международных транспортных коридоров, объединяющих Западную и Восточную Европу. Особенно актуальными стали проблемы общеевропейской транспортной интеграции, обусловленной открывшимися перспективами для торговли и экономики, улучшения сообщения между Западной и Восточной Европой. В 1994 г. Вторая Общеевропейская конференция по транспорту, состоявшаяся на острове Крит, определила девять приоритетных коммуникационных коридоров с учетом стратегических направлений перевозок грузов и пассажиропотоков.

В основе стратегии развития транспортных коридоров заложено создание условий для расширения европейского рынка. В основу европейского проекта МТК положена классическая транспортная задача. Как известно, эффектив-

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение (Булко О. С., Дайнеко А. Е.)	3
Глава 1. Исследование мировых тенденций развития сферы услуг и ее отдельных видов	6
1.1. Общие тенденции развития сферы услуг в мире (Булко О. С., Якубук Ю. П.)	6
1.2. Мировые тенденции развития транспортных услуг (Булко О. С.)	13
1.3. Мировой опыт внедрения логистики в различные сферы экономической деятельности (Иванов Ф. Ф.)	21
1.4. Развитие социальных услуг и услуг здравоохранения (Макущенко Л. В.)	26
1.5. Тенденции и перспективы развития международного туризма (Веремейчик Т. В.)	34
1.6. Мировые тенденции развития рынка консалтинговых услуг (Якубук Ю. П.)	40
1.7. Зарубежный опыт развития рынка страховых услуг (Веремейчик Т. В.)	46
1.8. Мировые тенденции развития внешней торговли услугами (Милашевич Е. А.)	50
Глава 2. Проблемы и перспективы развития сферы услуг в Беларуси	57
2.1. Оценка состояния сферы услуг в Беларуси (Кузьменок В. И., Якубук Ю. П.)	57
2.2. Оценка внешней торговли услугами Республики Беларусь (Милашевич Е. А.)	69
2.3. Условия и факторы развития сектора услуг в экономике Беларуси (Булко О. С.) ..	73
2.4. Перспективы развития транспортно-логистического комплекса Беларуси (Иванов Ф. Ф.)	82
2.5. Условия и факторы развития рынка компьютерных и информационных услуг (Гавриленко Д. А.)	88
2.6. Развитие медицинских услуг в Республике Беларусь (Милашевич Е. А.)	94
2.7. Развитие гостиничных услуг и услуг по предоставлению питания в туризме (Веремейчик Т. В.)	101
Глава 3. Формирование конкурентоспособной модели сферы услуг Беларуси	107
3.1. Теоретические аспекты определения конкурентоспособности сферы услуг (Булко О. С., Кузьменок В. И.)	107
3.2. Общесистемные факторы формирования конкурентоспособной модели сферы услуг (Булко О. С., Дайнеко А. Е.)	112
3.3. Государственное регулирование в сфере услуг (Булко О. С.)	116
3.4. Создание базовых условий для повышения конкурентоспособности сектора услуг (Булко О. С.)	118
3.5. Основные направления повышения конкурентоспособности различных видов услуг	119
3.5.1. Пути повышения конкурентоспособности транспортных услуг (Иванов Ф. Ф.) ...	119
3.5.2. Условия повышения конкурентоспособности экспорта компьютерных и телекоммуникационных услуг (Гавриленко Д. А.)	126
3.5.3. Направления повышения конкурентоспособности экспорта медицинских услуг в Республике Беларусь (Милашевич Е. А.)	131

3.5.4. Направления повышения конкурентоспособности услуг Беларуси в условиях функционирования ЕАЭС (Кузьменок В. И.)	133
3.6. Участие Республики Беларусь в международных рейтингах как фактор повышения конкурентоспособности сферы услуг страны (Якубук Ю. П.)	139
Глава 4. Развитие сферы услуг Беларуси на инновационной основе	150
4.1. Теоретические аспекты создания инноваций в сфере услуг (Булко О. С.)	150
4.2. Основные типы инноваций в сфере услуг (Булко О. С.)	153
4.3. Индикаторы оценки использования инноваций в сфере услуг (Булко О. С.)	154
4.4. Оценка использования инноваций в сфере услуг Беларуси (Булко О. С.)	156
4.5. Основные направления развития различных видов услуг на инновационной основе	158
4.5.1. Развитие транспортных услуг на инновационной основе (Иванов Ф. Ф.)	158
4.5.2. Основные направления и перспективы развития услуг, связанных с предпринимательской деятельностью (Якубук Ю. П.)	164
4.5.3. Развитие новых форм и методов организации розничной торговли (Веремейчик Т. В.)	172
4.5.4. Определение перспективных направлений развития информационных услуг (Гавриленко Д. А.)	178
4.5.5. Определение инновационных направлений развития и роста экспорта медицинских услуг (Милашевич Е. А.)	185
4.5.6. Совершенствование механизма продвижения новых видов услуг Беларуси на рынки стран – членов ЕАЭС (Кузьменок В. И.)	192
Глава 5. Обоснование перспектив развития сектора наукоемких и высокотехнологичных услуг в Беларуси	199
5.1. Теоретико-методологические подходы к отнесению услуг к высокотехнологичным и наукоемким (Булко О. С., Якубук Ю. П.)	199
5.2. Определение общих условий, способствующих развитию наукоемких и высокотехнологичных услуг в Беларуси (Булко О. С.)	205
5.3. ИКТ как важнейший фактор развития высокотехнологичных и наукоемких услуг (Гавриленко Д. А.)	210
5.4. Исследование перспективных направлений развития наукоемких и высокотехнологичных транспортных услуг (Иванов Ф. Ф.)	214
5.5. Перспективы развития наукоемких финансовых услуг (Макущенко Л. В.)	219
5.6. Развитие страхования как наукоемкого сектора экономики (Веремейчик Т. В.)	230
5.7. Консалтинговые услуги как наукоемкий сектор рынка услуг, связанных с предпринимательской деятельностью (Якубук Ю. П.)	235
5.8. Исследование перспективных направлений развития наукоемких услуг в здравоохранении (Милашевич Е. А.)	239
5.9. Направления международного сотрудничества Республики Беларусь в сфере высокотехнологичных и наукоемких услуг (Кузьменок В. И.)	248
Заключение (Булко О. С., Дайнеко А. Е.)	255
Литература и источники	259

Научное издание

Булко Ольга Семеновна,
Дайнеко Алексей Евгеньевич,
Якубук Юлия Петровна и др.

**СЕКТОР УСЛУГ БЕЛАРУСИ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Редактор *Т. А. Горбачевская*
Художественный редактор *Т. Д. Царева*
Технический редактор *О. А. Толстая*
Компьютерная верстка *Н. И. Кашиба*

Подписано в печать 10.11.2016. Формат 70 × 100¹/₁₆. Бумага офсетная. Печать цифровая.
Усл. печ. л. 22,1. Уч.-изд. л. 17,5. Тираж 150 экз. Заказ 222.

Издатель и полиграфическое исполнение:

Республиканское унитарное предприятие «Издательский дом «Беларуская навука».
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя
печатных изданий № 1/18 от 02.08.2013. Ул. Ф. Скорины, 40, 220141, г. Минск.

ISBN 978-985-08-2074-7



9 789850 820747 >