

вольные взносы. Сбережения населения в 2006 г. составили 2261 млрд р., что на 662 млрд р. больше показателя 2005 г.

Следует отметить, что принятой методикой предусмотрено отражение задолженности населения по кредитам. При этом изменение задолженности по кредитам учитывается в расходной части баланса как отрицательная величина (со знаком «минус»). Для более объективного учета денежных потоков населения, по нашему мнению, следовало бы обороты по получению и погашению кредитов отражать в балансе не в сальдированном виде, а развернуто. Полученный кредит хотя и не является денежным доходом в полном смысле слова, но существенно корректирует платежеспособный спрос населения, особенно в настоящее время, когда нарастают объемы кредитов населению. Если суммы погашаемых кредитов превысят их получение, то возможности оплаты новых приобретений товаров и получаемых услуг (это же относится и к сбережениям) сократятся. В порядке дальнейшего совершенствования методики целесообразным представляется отражение валовых (включая оборот по кредитам) и чистых денежных доходов и расходов населения.

Сумма доходов населения за 2000—2006 гг. превышала сумму расходов населения за этот же период, что свидетельствует о приросте активов в форме денежной наличности. Размещение данных средств в организованные сбережения позволит сократить эмиссию наличных денег, увеличить ресурсную базу банков, а населению — получить дополнительный доход в виде процентов по депозитам.

Л и т е р а т у р а

1. Бюллетень банковской статистики // Нац. банк Респ. Беларусь. — 2007. — № 7 (97).
2. Методика по формированию и расчету годового баланса денежных доходов и расходов населения: утв. приказом М-ва статистики и анализа Респ. Беларусь, 12 янв. 2008 г., № 11 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/homep/ru/statinstrum/methodiki/m35.doc>. — Дата доступа: 28.02.2008.

Г.В. Турбан,

кандидат экономических наук, доцент

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Сфера услуг относится к важнейшим видам деятельности, связанным с функционированием и развитием всех отраслей экономики, удовлетворением жизненно важных потребностей человека [1, с. 9].

Как свидетельствует международная практика, торговля услугами быстро расширяется, оказывая все более существенное влияние как на развитие национальных экономик, так и мировое хозяйство в целом. Общий объем экспортируемых услуг в мировой торговле в 2006 г. вырос до 2,7 трлн дол. США, т.е. более чем в 15 раз за тридцать лет.

Структура международной торговли услугами достаточно сложна. Транспортные услуги занимают в ней важнейшее место. В стоимостном выражении наблюдается их абсолютный рост, в то же время доля в общем объеме экспорта услуг снижается (табл. 1).

Таблица 1

Мировой экспорт коммерческих услуг

Вид услуг	Объем, млрд дол.			2006 г. к 2000 г., %	Доля, %			
	2000 г.	2005 г.	2006 г.		1990 г.	2000 г.	2005 г.	2006 г.
Коммерческие услуги — всего	1493	2415	2711	181,6	100	100	100	100
В том числе:								
транспортные	348	570	626	179,9	28,5	23,3	23,6	23,1
поездки	479	685	737	153,9	33,9	32,1	28,4	27,2
другие	666	1160	1 348	202,4	37,6	44,6	48,1	49,7

И с т о ч н и к: [2].

За период с 1990 по 2006 г. доля транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг снизилась с 28,5 до 23,1 %. Продолжительное снижение доли транспортных услуг определялось снижением тарифов на перевозки, внедрением новых технологий доставки грузов и ситуацией в морской торговле (около 80 % всех перевозок торговых грузов).

В последние годы в Республике Беларусь, как и в международной практике, сфере услуг придается все большее значение. В стране принято и реализуется более 30 программ по развитию различных отраслей услуг [3]. Услуги рассматриваются как источник роста валового внутреннего продукта, пополнения государственного бюджета, создания новых рабочих мест, а в конечном счете — повышения качества жизни населения. Комплексной программой развития сферы услуг в Беларуси предусмотрено увеличение экспорта услуг и усиление позиций республики на мировом рынке услуг [1].

В настоящее время ситуация с международной торговлей услугами складывается для Беларуси достаточно благоприятно, о чем свидетельствует положительное торговое сальдо. В 2006 г. экспорт услуг составил 2299,2 млн дол. США, импорт — 1486,9 млн дол. США, положительное сальдо — 812,3 млн дол. США. Устойчивое положительное сальдо по услугам, как свидетельствует анализ за 2000—2006 гг., позволило уменьшить дефицит торгового баланса [4].

Доля экспорта услуг Беларуси в общем объеме экспорта товаров и услуг страны в 2006 г. составляла около 10,9 %. Развитие экспорта услуг в республике осуществляется на основе конкурентных преимуществ, в частности, таких как наличие транзитного коридора, рациональная система подготовки кадров, сохранение большого числа научных организаций, обслуживающих отрасли сферы услуг.

Наибольший удельный вес в экспорте услуг (68,2 %) приходится на транспортные услуги, которые в 2006 г. по сравнению с 2005 г. увеличились на 17,2 % и составили 1568,0 млн дол. США (табл. 2).

Таблица 2

Экспорт транспортных услуг из Республики Беларусь, млн дол. США

Показатель	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Экспорт услуг из Республики Беларусь — всего	1142,3	1340,8	1499,9	1746,9	2072,7	2299,2
Транспортные услуги — всего	628,0	710,2	856,3	1025,5	1337,5	1568,0
Из них:						
страны СНГ	152,6	160,7	193,8	223,1	287,0	348,3
вне СНГ	475,4	549,5	662,5	802,4	1050,5	1219,7
Перевозки грузов — всего	516,9	597,2	728,2	851,9	1133,1	1310,0
Из них:						
страны СНГ	104,1	103,2	131,2	152,8	201,3	238,4
вне СНГ	412,8	494,0	597,0	699,1	931,8	1071,6

И с т о ч н и к: [4, с. 318].

Определяющими видами транспорта в Беларуси являются: железнодорожный, трубопроводный (превалирующий в позиции «другие виды транспорта») и, в меньшей степени, автомобильный, что свидетельствует о недостаточном использовании выгодного географического положения страны. Доля экспортных перевозок автомобильным транспортом в общем объеме экспорта товаров и услуг республики составляет всего около одного процента. Практически не получили развития международные грузовые авиаперевозки, смешанные, мультимодальные и контейнерные способы доставки грузов. Таким образом, на сегодняшний день из всех видов услуг, экспортируемых республикой, валюта зарабатывается в основном на железнодорожных перевозках, доля которых в общем объеме перевозок составляет 75 % (если исключить трубопроводный транспорт).

Недостаточное развитие современного состояния сферы международных транспортных услуг в Беларуси обусловлено:

- отсутствием современной инфраструктуры;
- недостаточной конкурентоспособностью белорусских грузоперевозчиков (особенно автомобильным видом транспорта, в сравнении с польскими, российскими, литовскими и латышскими перевозчиками);

- недостаточным объемом грузопотоков (характерно для международных авиаперевозок);
- устаревшим парком техники (по всем видам международных грузоперевозок) и отсутствием экономических механизмов для его обновления;
- частичным соответствием национальных норм регулирования международных грузоперевозок и транзита принятым в ЕС;
- ограниченным спектром оказываемых услуг;
- недостаточным развитием логистической системы в международных грузоперевозках.

Основными задачами в области развития международных грузоперевозок в Беларуси являются следующие:

1. *Ускоренное обновление и модернизация парка подвижного состава.* Замедление инвестиционной активности привело к чрезмерному износу и моральному старению основных фондов, особенно их активной части. На железнодорожном транспорте требует замены значительная часть транспортных средств: дизель-, электропоездов и пассажирских тепловозов. Наряду с тяговыми средствами необходимо обновить парки грузовых и пассажирских вагонов, устаревшие системы автоматики, телемеханики и связи, конструкции верхнего строения пути, особенно на наиболее загруженных направлениях, включенных в международные транспортные коридоры [1].

Недостаток финансовых средств и несовершенство системы лизинга привели к резкому замедлению обновления парка грузовых автомобилей. Около 50 % грузовых автомобилей, 80 % прицепов и около 60 % полуприцепов предприятий Минтранса самортизированы и подлежат списанию. Следует иметь в виду, что с 1 января 2008 г. в ЕС к выполнению международных перевозок допускаются автомобили, удовлетворяющие требованиям Euro-5. Уже в 2007 г. Европейской конференцией министров транспорта были установлены бонусы использования разрешений многосторонней квоты на международные автомобильные перевозки для Euro-4 в размере 50 %, для Euro-3 — 40 % [2]. В Республике Беларусь срок эксплуатации 72 % транспортных средств перевозчиков превышает 7 лет.

Что касается международных авиаперевозок, то следует отметить: износ самолетов авиакомпании «Белавиа» ТУ-154Б, ТУ-134, АН-24, ЯК-40 приближается к 90 % [1]. Поддержание стареющего парка воздушных судов в исправном состоянии требует значительных средств и постоянного увеличения затрат на техническое обслуживание и капитальный ремонт.

Изношенность транспортных средств, их несоответствие требованиям европейского и мирового уровня являются основным тормозом в повышении эффективности работы транспорта, его конкурентоспособности и представляют серьезную угрозу окружающей среде и безопасности движения.

2. *Совершенствование нормативно-правовой базы и, прежде всего, адаптация в национальную практику элементов новой системы таможенного регулирования и транзита грузов, принятой в Европейском союзе.* Система таможенного оформления и контроля, которая в ЕС обозначена как «Общий

транзит», начала применяться в Европейском союзе с 1 июля 2001 г. С 1 мая 2004 г. она распространилась на страны ЕС-10, а с 1 января 2007 г. — на Румынию и Болгарию.

Общий транзит распространяется на международные железнодорожные, автомобильные и авиаперевозки и включает три ключевых элемента: Единый административный документ SAD (Single Administrative Document); систему поручительства, обеспечивающую гарантию доставки груза в место назначения; электронную систему обработки данных NCTS (New Computerized Transit System).

В Беларуси ведется активная работа по сближению нормативной-правовой базы в области таможенного регулирования с нормами европейского права. Она направлена на развитие транзитных возможностей республики.

3. *Укрепление транспортно-экономических связей с сопредельными государствами.* Данные меры должны быть направлены на увеличение грузопотоков через Республику Беларусь; создание в ней логистических терминальных систем обслуживания потребителей, взаимосвязанных с сетью зарубежных логистических центров, автоматизированных систем таможенного и приграничного контроля, а также учета перемещения грузов; выполнение природоохранных требований в процессе эксплуатации автотранспортных средств; создание современной научно-технической производственной базы для внедрения прогрессивных технологий, новой техники и материалов; развитие сервисных центров Беларуси за рубежом.

Для республики очень важно изыскивать возможности выступать самой в роли инвестора за рубежом при создании инфраструктуры международных перевозок грузов.

4. *Развитие транспортной и таможенной инфраструктуры.* В Беларуси, согласно Комплексной программе развития услуг, намечается за 2006—2010 гг. увеличить число объектов придорожного сервиса с 1202 до 1804, в том числе объектов общественного питания — с 540 до 736, пунктов постоя (гостиниц, мотелей, кемпингов) — с 97 до 139, автозаправочных станций — с 349 до 497, станций технического обслуживания — со 112 до 158, охраняемых стоянок — с 84 до 167, что позволит создать благоприятную среду для пользователей автомобильных дорог, повысить транзитные возможности республики [1].

Республика Беларусь является самым выгодным с точки зрения затрат транзитным коридором между Европейским союзом и Россией. Сравнительный анализ затрат белорусских автоперевозчиков, проведенный РУП «Белтаможсервис», при перевозке товаров по трем различным маршрутам следования из Гамбурга в Москву через территорию Беларуси, Литвы, Украины показал, что они из расчета на один рейс составили 2220,28; 2394,87 и 2401,35 евро соответственно.

Обращает на себя внимание тот факт, что практически на всех пунктах пропуска объем ввозимого транзитного потока значительно превышает вывозимый. В Республике Беларусь разработана Концепция развития пригра-

ничной инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе страны на период до 2015 г. Целью данной Концепции является обеспечение условий пропуска перспективных потоков транспорта, товаров и пассажиров, отвечающих современным международным требованиям с минимальными затратами времени на пересечение Государственной границы республики.

Для Беларуси весьма важное значение имеет развитие морских перевозок. В стране продолжается работа по наращиванию их объемов с участием резидентов республики по всей номенклатуре внешнеторговых грузов.

В более отдаленный период (после 2010 г.) основными направлениями развития международных грузоперевозок, согласно Комплексной программе развития услуг, должны стать:

- использование экологически чистых видов топлива;
- создание системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг;
- обеспечение перевода ряда железнодорожных участков на электрическую тягу;
- улучшение экологического контроля транспортных средств, использование более экономного и экологически чистого подвижного состава, сертификация автотранспортных средств в соответствии с международными стандартами;
- создание и внедрение новых прогрессивных технологий при перевозках, ремонте и техническом обслуживании транспортной техники;
- совершенствование механизма государственной поддержки развития транспорта;
- завершение обустройства международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны [1].

Мировая практика свидетельствует о том, что удельный вес добавленной стоимости в сфере услуг существенно выше, чем в промышленности и сельском хозяйстве. В республике этот показатель составляет 63—65 %, в промышленности — 27—28, сельском хозяйстве — 36—39 % [3]. Поскольку экономика Беларуси по-прежнему остается в значительной мере материало- и энергозависимой от импорта сырьевых ресурсов, дальнейший экономический рост должен достигаться за счет динамичного развития менее ресурсоемкого сектора — сферы услуг. Устойчивое функционирование рынка международных грузоперевозок и транзита является одним из приоритетов экономического развития Республики Беларусь.

Л и т е р а т у р а

1. Комплексная программа развития сферы услуг в Республике Беларусь на 2006—2010 годы: утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 22 июня 2006 г., № 786 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2006. — № 104. — 5/22489.
2. World trade statistics 2006 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2006_e/its2006_e.pdf с.19

3. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006—2010 гг. / Совет Министров Республики Беларусь. — Минск: Беларусь, 2006.

4. Внешняя торговля Республики Беларусь, 2007: стат. сб. / М-во статистики и анализа Респ. Беларусь. — Минск, 2007.

В.С. Фатеев,

доктор экономических наук, профессор

ПОДГОТОВКА КАДРОВ В ОБЛАСТИ ПУБЛИЧНОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ В СТРАНАХ С РЫНОЧНОЙ И ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

В Республике Беларусь в соответствии с законодательством о государственной службе местные органы управления относятся к государственным организациям, а лица, занимающие должности в местных Советах депутатов, исполнительных и распорядительных органах, — к государственным служащим. В ряде других стран местное самоуправление законодательно отделено от государственного управления. Поэтому в тех случаях, когда речь ведется о национальных, региональных и местных органах управления, в зарубежной литературе вместо термина «государственное управление» чаще применяется имеющее более широкое значение словосочетание — «*публичное администрирование*» (ПА).

Подготовка кадров в области ПА имеет глубокие исторические корни, а в последние десятилетия во многих странах мира к ней проявляется особый интерес. В 1990-х гг. в государствах, расположенных в восточной части Европы, в том числе и в Беларуси, в связи с проведением системных реформ резко возросло внимание к подготовке нового типа служащих для работы в национальных, региональных и местных органах управления.

1. Страны с развитой рыночной экономикой. В большинстве зарубежных вузов, придерживающихся англо-американских традиций университетского образования, выпускающих кадры в области ПА и признанных лидерами в этом секторе образовательных услуг, соответствующие программы предусматривают 3—4-летнее обучение студентов с последующим присуждением им академической степени бакалавра искусств или бакалавра наук в области публичного администрирования или публичного управления (Bachelor of Arts in Public Administration, Bachelor of Public Administration (BPA), Bachelor of Science in Public Administration, Bachelor of Public Management и др.) либо в комбинации с другими специальностями, в частности, в области экономики, менеджмента, политических наук, социологии и т.д.

Во многих университетах лица, имеющие степень бакалавра, после дополнительного обучения (до 2 лет) имеют возможность получить магистер-