

# Влияние либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепочках добавленной стоимости<sup>1</sup>

О.В. Бирюкова, Т.В. Воробьева

---

---

**Бирюкова Ольга Владимировна** – к.э.н., доцент, факультет мировой экономики и мировой политики, старший научный сотрудник Института торговой политики, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, Москва, 101000, ул. Мясницкая, д. 20; E-mail: Olga.Birjukova@mail.ru

**Воробьева Татьяна Витальевна** – учебный ассистент, факультет мировой экономики и мировой политики, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, Москва, 101000, ул. Мясницкая, д. 20; E-mail: tatiana\_vorobeva@bk.ru

*Статья посвящена исследованию характера и степени влияния либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепочках стоимости (ГЦС).*

*В статье при помощи методов эконометрического анализа была определена обратная взаимосвязь между величиной барьеров в инфраструктурных отраслях услуг и степенью участия стран в глобальных цепочках создания стоимости.*

*С помощью данных о структуре торговли товарами и услугами в терминах добавленной стоимости было проанализировано положение развивающихся стран на примере стран БРИКС в производственных и сервисных ГЦС. Так, Китай и Индия являются странами, наиболее глубоко вовлеченными в международные производственные и сервисные цепочки. Несмотря на то что Россия, Бразилия и Южная Африка включены в производственные цепочки стоимости в большей степени как поставщики сырья и промежуточных товаров с низкой добавленной стоимостью, эти страны обладают значительным потенциалом расширения своего участия в системе международного производства, в частности, посредством улучшения инфраструктуры, необходимой для функционирования ГЦС.*

*На основе изучения опыта либерализации отдельных секторов услуг в странах БРИКС было выявлено положительное влияние снижения барьеров в сфере морских, железнодорожных и авиaperевозок, а также финансов на улучшение качества и снижение стоимости предоставляемых услуг. Авторы отмечают, что во многом подобные эффекты стали результатом не только снижения барьеров в сфере услуг, но и реализации комплекса мер, направленных на повышение инвестиционной привлекательности стран. В статье сделан вывод, что либерализация инфраструктурных отраслей услуг может стать одним из инструментов интеграции стран БРИКС в ГЦС. Вместе с тем эта либерализация должна являться элементом более широкой стратегии развития, включающей меры торговой и инвестиционной политики, направленные не только на расширение участия в глобальном производстве, но и общее экономическое развитие страны.*

Ключевые слова: глобальные цепочки стоимости; добавленная стоимость; сектор услуг; БРИКС; либерализация

Для цитирования: Бирюкова О.В., Воробьева Т.В. Влияние либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепочках добавленной стоимости // Вестник международных организаций. 2017. Т. 12. № 3. С. 94–113. DOI: 10.17323/1996-7845-2017-03-94

---

<sup>1</sup> Статья поступила в редакцию в июне 2017 г.

Данная работа подготовлена при грантовой поддержке факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ в 2017 г.

## Глобальные цепочки стоимости и вопросы торговой политики в области услуг

В развитии глобальных цепочек создания стоимости поставщики услуг играют значительную роль. При этом речь идет не только о ГЦС в сфере услуг (так называемые сервисные), но и ГЦС в различных отраслях промышленности (производственные). На услуги приходится свыше 40% всей международной торговли в терминах добавленной стоимости [Lanz, Maurer, 2015]. Особенно важную роль в работе ГЦС и международных производственных сетей играют транспорт, связь и прочие деловые услуги. Производство товаров и услуг тесно взаимосвязано, и на динамику и географию международных торговых потоков оказывают влияние инвестиционные решения.

На сегодняшний день степень и характер участия развитых и развивающихся стран в цепочках добавленной стоимости значительно отличаются. Так, первые в большей степени заинтересованы в максимизации добавленной стоимости, создающейся на их территории, в то время как последние лишь начинают свое движение вверх по ступеням интеграции в ГЦС. Однако услуги играют ключевую роль на всех этапах встраивания экономики в систему ГЦС.

Страны БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай и Южная Африка), обладая значительным промышленным потенциалом, продолжают оставаться достаточно закрытыми для иностранных поставщиков услуг. На основе вышесказанного можно предположить, что снижение барьеров в сфере услуг могло бы оказать положительное влияние как на сферу услуг, так и на производительность промышленных предприятий. Целью данной статьи является определение характера и степени влияния либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепочках добавленной стоимости. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) провести обзор существующих исследований по данной теме;
- 2) выявить основные подходы к оценке барьеров в торговле услугами;
- 3) проанализировать влияние барьеров в торговле услугами на степень вовлеченности стран в ГЦС;
- 4) выявить особенности либерализации сферы услуг в странах БРИКС;
- 5) определить перспективные направления увеличения степени вовлеченности стран БРИКС в ГЦС с учетом специфики национального экономического развития.

## Обзор литературы

Экономики БРИКС уже более десяти лет укрепляют свои позиции в международной торговле. Это обуславливает возрастающий со стороны академических кругов интерес, что отражается в современных исследованиях по участию стран БРИКС в международной торговле товарами и услугами и перспективам углубления сотрудничества стран в этой сфере.

С. Шарма и М. Каллуммал [Sharma, Kallumal, 2012] исследовали возможности заключения зоны свободной торговли между странами БРИКС с использованием моделирования модели ГТАР. В соответствии с полученными результатами устранение импортных тарифов между странами окажет в целом положительное влияние на показатели благосостояния и макроэкономики для всех стран – участниц БРИКС. Рост товарооборота между ними приведет к отрицательному торговому балансу для всех стран-членов, за исключением России.

Х. Юань и З. Чжао [Yuan, Zhao, 2011] оценивали внешнюю торговлю БРИКС с точки зрения сравнительного, статистического и исторического анализа. Основное внимание в исследовании уделялось торговле товарами. Анализ показал довольно высокую торговую зависимость для стран БРИКС (во главе с Китаем, в отличие от наименее зависимой Бразилии), что приведет к риску волатильности торговли и негативно повлияет на эти экономики. Исходя из полученных результатов большая часть экспорта из Китая, Южной Африки и России сосредоточена на развитых странах, а экспорт из Индии и Бразилии сосредоточен на развивающихся рынках. Что касается импорта, то, помимо России, БРИКС в основном импортирует из развивающихся рынков. В исследовании делается вывод о том, что хотя БРИКС – это развивающиеся страны со своими проблемами, они могут быть взаимодополняющими и могут охватывать новую модель роста.

Индийские исследователи М. Баттачария и Ш. Баттачария [Bhattacharya, Bhattacharya, 2016] получили выводы о взаимосвязи между экспортом и импортом товаров и услуг и экономическим ростом на душу населения для стран БРИКС с использованием теста причинности Грэнджера, FMOLS и DOLS. Выводы показали, что все три переменные коинтегрированы: экспорт и импорт товаров и услуг способствует экономическому росту на душу населения в долгосрочной перспективе.

Т. Де Кастро [De Castro, 2012; 2013] в ряде работ с помощью различных торговых индексов изучала изменение моделей географической торговли экспорта стран БРИКС в условиях глобальных торговых сдвигов за последнее десятилетие, а также развитие торговых потоков между БРИКС и странами Триады (США, ЕС и Япония). Получены выводы, в соответствии с которыми, несмотря на то, что Триада остается одним из самых важных торговых партнеров для БРИКС, ее общая доля в торговле БРИКС снижается.

Отдельного внимания заслуживают работы, которые изучают проблематику развития финансовых услуг и сотрудничество в данной сфере между странами БРИКС. Интерес к данной теме значительно усилился после создания Банка развития БРИКС. Вопросы влияния торговли финансовыми услугами в странах БРИКС, а также потенциала финансовых институтов в рамках объединения раскрыты в работах таких авторов, как М.В. Ларионова [Larionova, 2016], Р. Хатун [Khatun, 2016], М. Бизивик, Н. Каттанео и Д. Фрайер [Biziwick, Cattaneo, Fryer, 2015].

Как показал обзор проведенных исследований по проблематике участия стран БРИКС в международной торговле, необходимо заполнить пробел в проведении систематических эмпирических и теоретических исследований, чтобы найти ответы на исследовательские вопросы, связанные с торговыми связями стран БРИКС в условиях растущей роли глобальных цепочек создания стоимости. В частности, недостаточно внимания было уделено сопоставлению характера участия рассматриваемых стран в ГЦС. Как правило, набор рекомендаций для вовлечения стран в глобальные производственные цепочки опирается на те меры и программы, которые носят универсальный характер и разрабатываются международными организациями и западными институтами. Зачастую их применение не учитывает национальной специфики экономик различных стран. В связи с этим, выводы данной статьи могут быть интересны с исследовательской точки зрения и имеют практическую значимость.

Стоит отметить, что сектор услуг обладает огромным потенциалом для развития экономик стран БРИКС, их торгово-экономических отношений внутри группы и с другими странами. Вместе с тем в тени внимания экономистов незаслуженно оста-

ются общие для стран БРИКС проблемы развития третичного сектора, в котором по-прежнему остается значительным объем торговых ограничений.

Данная статья представляет собой попытку сравнительного анализа вовлеченности секторов услуг стран БРИКС в ГЦС путем снижения барьеров в различные отрасли услуг. На основе данных о структуре торговли товарами и услугами в терминах добавленной стоимости было проанализировано положение стран БРИКС в производственных и сервисных ГЦС. Продемонстрировано, что механическая либерализация секторов услуг не приводит к однозначным положительным результатам для рассматриваемых экономик. Однако при наличии последовательной национальной политики, направленной на улучшение условий конкуренции на внутреннем рынке, либерализация отраслей услуг, главным образом инфраструктурных, может стать важным инструментом включения в глобальные цепочки добавленной стоимости.

## Влияние барьеров в торговле услугами на участие в ГЦС

Трансформация структуры мировой торговли привела к необходимости пересмотра торговой политики с учетом функционирования ГЦС. Проведенные исследования доказывают существование прямой взаимосвязи между участием страны в ГЦС и темпами роста ее ВВП, интенсивностью притока иностранных инвестиций (ПИИ), производительностью предприятий [Elms, Low, 2013; Global Value Chain Development Report, 2017]. В эмпирических работах подтверждено положительное влияние снижения барьеров в торговле услугами на факторы, способствующие интеграции страны в ГЦС: объемы торговых потоков, занятость населения, темпы роста ВВП [Нильсон, Таглиони, 2009], производительность и экспортный потенциал фирм [Кнобель, 2012]. Тем не менее степень защищенности сектора услуг до сих пор значительно превышает барьеры, существующие в торговле товарами. Большая открытость сектора услуг могла бы послужить эффективным инструментом углубления интеграции стран в систему международного производства.

Основываясь на выводах проведенных исследований, можно предположить, что существует обратная зависимость между величиной барьеров в сфере услуг и степенью вовлеченности страны в ГЦС. Более того, поскольку инфраструктурные услуги (финансы, телекоммуникации, логистика) играют ключевую роль в функционировании производственных ГЦС, либерализация данных отраслей в перспективе может оказать существенное положительное влияние на расширение участия стран в стоимостных цепочках.

Анализ существующих барьеров в торговле услугами представляет сложность в силу специфических характеристик услуг, отличающих их от товаров. Так, услуги не имеют вещественной формы, а их производство неотделимо от потребления, что затрудняет использование таможенных пошлин, обычно применяемых при ввозе импортных товаров. Ограничения в сфере услуг условно можно разделить на прямые и косвенные, которые, в свою очередь, подразделяются на дискриминационные и недискриминационные (распространяющиеся как на иностранных поставщиков услуг, так и на национальных). К прямым ограничениям относятся, например, квоты, таможенные сборы при перемещении товаров, необходимых для предоставления услуг, а также при перемещении физических лиц. К косвенным ограничениям относят такие меры, которые напрямую не ограничивают торговлю услугами, но затрудняют ее осуществление: требования национального законодательства к организационно-правовой форме ино-

странных поставщиков услуг, система государственных закупок, ценовое регулирование и другие.

Стоит отметить, что не все ограничения в сфере услуг являются барьерами для торговли, так как барьеры подразумевают наличие реального и измеримого негативно-го влияния на торговлю услугами. Так, существующие способы количественной оценки барьеров в торговле услугами подразделяются на методы измерения величины самих ограничений (частотные измерения) и моделирование экономического эффекта от их применения (количественные и ценовые измерения) [Нильсон, Таглиони, 2009, с. 37].

Для проверки нашего предположения в качестве источника информации о барьерах в международной торговле был выбран индекс уровня закрытости сектора услуг (Services Trade Restrictiveness Index, STRI), рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) для 22 секторов услуг и охватывающий 44 страны. Все барьеры в отношении импортных услуг в каждом секторе группируются в пять основных ограничительных мер торговой политики, общих для всех секторов: (1) меры по обеспечению нормативной транспарентности, (2) ограничение на выход зарубежных компаний на национальный рынок, (3) ограничение на перемещение физических лиц, (4) меры, направленные на ограничение конкуренции, (5) другие дискриминационные меры. Каждому барьеру присуждается значение 0 или 1 при его отсутствии или наличии соответственно, и эти значения взвешиваются с определенными весами, учитывающими специфические особенности различных секторов. На основе этих данных рассчитывается индекс закрытости каждого сектора или сферы услуг страны в целом. На сегодняшний день база данных STRI является одним из самых полных и подробных источников информации о барьерах в международной торговле услугами.

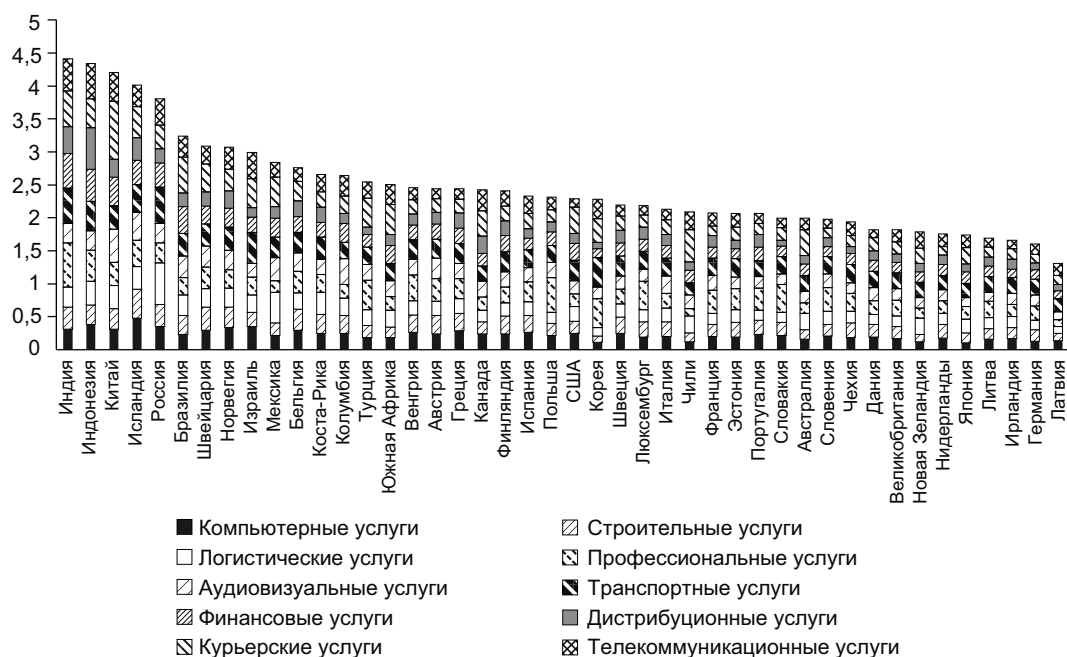


Рис. 1. Значения индекса STRI по секторам услуг, 2015 г.

Источник: составлено авторами на основе данных OECD Services Trade Restrictiveness Index.

На рис. 1 представлены значения уровня барьеров в различных странах по секторам услуг. Из графика видно, что в среднем уровень барьеров в развивающихся странах значительно выше, чем в странах ОЭСР, причем наиболее закрытыми являются профессиональные и курьерские услуги, а также такие важные инфраструктурные сектора услуг, как транспорт и телекоммуникации.

Для проверки гипотезы о наличии обратной зависимости между уровнем барьеров в сфере услуг и участием страны в ГЦС использовались значения индекса STRI для 22 секторов услуг 44 стран, 35 из которых являются членами ОЭСР, а также информация о доле иностранной добавленной стоимости в совокупном экспорте каждой страны (восходящие потоки) и доле национальной добавленной стоимости в экспорте промежуточной или конечной продукции третьих стран (нисходящие потоки). Поскольку индекс STRI рассчитывается с 2015 г., а данные по торговле в терминах добавленной стоимости обновляются один раз в пять лет, для определения взаимосвязи между степенью закрытости сферы услуг и участием страны в ГЦС использовались значения индекса STRI за 2015 г. и индекса участия в ГЦС за 2011 г., что обусловлено отсутствием данных за одинаковый период времени. Тем не менее, принимая во внимание тот факт, что процесс увеличения или снижения барьеров в сфере услуг достаточно длителен, а интеграция страны в ГЦС происходит, как правило, постепенно, разница во временных периодах, за которые взяты значения индексов, не оказывает существенного влияния на выводы относительно наличия искомой зависимости.

Авторами было оценено девять регрессий вида:

$$GVC Index_i = \alpha_{s,i} + \beta x_{s,i} + \varepsilon_{s,i},$$

где  $GVC Index_i$  – значение индекса участия страны  $i$  в ГЦС (рассчитываемого как сумма восходящих и нисходящих потоков),  $i \in [1; 44]$ ;  $x_{s,i}$  – средние значения индекса закрытости сектора  $s$  в стране  $i$ , рассчитываемого для девяти укрупненных секторов услуг: транспорт, логистика, финансы, телекоммуникации, дистрибуция, строительство, курьерские услуги, аудиовизуальные, компьютерные и профессиональные услуги. Каждая из девяти регрессий оценивалась на основе 44 наблюдений. В результате было обнаружено, что величина барьеров в сфере телекоммуникаций, финансовых и курьерских услуг оказывает статистически значимое влияние на участие страны в ГЦС на уровне значимости 5%, логистика и профессиональные услуги – на уровне значимости 10%.

Далее были рассчитаны коэффициенты корреляции между индексом участия страны в ГЦС и значениями статистически значимых регрессоров. Результаты представлены в табл. 1.

Таблица 1. Значения коэффициентов корреляции между индексом участия в ГЦС и индексом закрытости отдельных секторов услуг

	Индекс участия в ГЦС
Финансовые услуги	–0,26
Телекоммуникации	–0,32
Курьерские услуги	–0,33
Логистика	–0,25
Профессиональные услуги	0,25

Источник: рассчитано авторами.

Из табл. 1 видно, что барьеры во всех секторах услуг, кроме профессиональных, оказывают негативное влияние на участие стран в ГЦС. Положительный знак коэффициента корреляции для профессиональных услуг может являться следствием общего уровня закрытости этой отрасли, связанным со сложностью лицензирования деятельности иностранных поставщиков услуг [Geloso Grosso, 2015, p. 12]. Так, например, наибольшее количество различий в законодательствах стран Европейского союза, где страны достигли наибольших успехов в формировании единого рынка услуг, сохраняется в области признания иностранных дипломов профессий, подлежащих национальному регулированию.

Таким образом, можно сделать вывод о наличии обратной зависимости между уровнем барьеров в сфере инфраструктурных услуг и участием страны в ГЦС. Так, либерализация сектора услуг может стать одним из факторов успешной интеграции страны в ГЦС. Однако либерализация торговли услугами требует большой предварительной работы по обеспечению необходимых условий для того, чтобы этот процесс был наиболее эффективным.

## Особенности участия стран БРИКС в глобальных цепочках стоимости

Для определения степени участия, а также возможности углубления интеграции стран БРИКС в ГЦС посредством либерализации сферы услуг был использован подход Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), заключающийся в оценке следующих параметров: технологичности промышленного экспорта (включающей как компоненты, так и готовую продукцию), а также доли услуг в совокупном экспорте стран.

Для начала стоит охарактеризовать степень вовлеченности стран БРИКС в глобальные цепочки стоимости, используя базовый показатель – индекс участия в ГЦС. Значения индекса приведены в табл. 2.

Таблица 2. Значения индексов участия стран БРИКС в ГЦС, 2011 г., %

	Нисходящие потоки	Восходящие потоки	Индекс участия в ГЦС	Соотношение нисходящих/восходящих потоков
Бразилия	10,77	24,5	35,27	0,44
Китай	32,16	15,6	47,76	2,06
Индия	24,1	19,1	43,2	1,26
Россия	13,72	38,1	51,82	0,36
Южная Африка	19,47	26,5	45,97	0,73

Источник: OECD Trade in Value Added (TiVA).

В отношении характера участия страны в ГЦС показательным является соотношение доли иностранной добавленной стоимости в национальном экспорте и доли национальной добавленной стоимости в экспорте третьих стран. Для стран БРИКС этот показатель имеет значение больше единицы только для Китая и Индии, которые ис-

пользуют значительные объемы импортируемых компонентов и промежуточных услуг в производстве конечных товаров и услуг.

Для того чтобы определить, на каких этапах производственных ГЦС страны БРИКС создают наибольшую добавленную стоимость, необходимо проанализировать структуру их экспорта и импорта в терминах добавленной стоимости.

Китай на сегодняшний день из всех стран БРИКС в наибольшей степени вовлечен в систему международного производства в абсолютных показателях добавленной стоимости. Так, китайский экспорт на одну треть состоит из добавленной стоимости импортированных промежуточных товаров и услуг. Наиболее сильно иностранная компонента выражена в стоимости продукции электронной промышленности и телекоммуникационного оборудования – основной статьи китайского экспорта, а также электротехническом оборудовании. Наряду с этим в текстильной промышленности и торговле, второй и третьей по объему экспортными отраслями, на добавленную стоимость, создаваемую Китаем, приходится 95,9 и 73,5% соответственно [OECD, WTO, 2015b].

На сектор услуг приходится порядка 40% совокупного китайского экспорта. При этом Китай – единственная страна БРИКС, для которой характерно преобладание добавленной стоимости, создаваемой услугами иностранного происхождения (17,8%) над местными (13,3%) в общем промышленном экспорте. Однако наряду с этим китайские поставщики услуг все глубже интегрируются в ГЦС, о чем свидетельствует постепенное увеличение добавленной стоимости, создаваемой ими в сервисных цепочках стоимости [OECD, WTO, 2015b].

Отличительной особенностью экономики Индии является то, что за последние 20 лет она показывала рекордные для стран БРИКС темпы интеграции в ГЦС – доля иностранной компоненты в экспорте увеличилась с 10% в 1995 г. до 24% в 2011 г. Во многом такой стремительный рост обусловлен специализацией страны на услугах, которые составляют 57,5% совокупного индийского экспорта в терминах добавленной стоимости [OECD, WTO, 2015c]. Основными экспортными отраслями являются торговля, транспортно-складские услуги и продукты нефтепереработки. С точки зрения страны происхождения добавленной стоимости услуг в совокупном экспорте, на индийских поставщиков промежуточных услуг в приходится 47,8%, в то время как на иностранных – 9,7% [OECD, WTO, 2015c].

Что касается Бразилии, из всех стран БРИКС она демонстрирует наибольшую долю национальной добавленной стоимости в совокупном экспорте (порядка 90%), несмотря на то, что экспортная ориентация бразильской промышленности гораздо ниже, чем среднее значение по странам БРИКС [OECD, WTO, 2015a]. Основными статьями экспорта Бразилии являются продукция добывающей и пищевой промышленности, а также торговля. Национальная компонента добавленной стоимости экспорта создается преимущественно в добывающей промышленности и сфере услуг (90%), при этом на услуги приходится треть добавленной стоимости промышленного экспорта. Доля услуг иностранных поставщиков сравнительно мала и составляет порядка 10% в совокупном экспорте [OECD, WTO, 2015a]. Основным торговым партнером Бразилии является Китай, в то время как доля стран Латинской Америки в географической структуре бразильского экспорта сравнительно мала, что говорит о недостаточной степени развития цепочек добавленной стоимости в данном регионе.

Участие России в ГЦС также характеризуется преобладающей долей национальной добавленной стоимости в совокупном экспорте, обусловленной значительной ресурсной ориентированностью экономики. Так, основные статьи экспорта представлены продукцией добывающей, металлургической и нефтедобывающей промышлен-



ности. Отраслями, наиболее включенными в международное производство, являются нефтедобыча и нефтепереработка, цветная и черная металлургия, химическая промышленность, машиностроение [Кадочников, 2015]. Услуги создают 42,5% стоимости совокупного экспорта, что несколько ниже, чем средний показатель в развитых странах (54,3%). При этом на долю иностранных и национальных поставщиков услуг приходится 6,6 и 28,1% соответственно [ОЕСД, WTO, 2015d].

Южная Африка, подобно Бразилии и России, вовлечена в международное производство в качестве поставщика сырья и промежуточной продукции с низкой степенью обработки. При этом основными импортерами в рамках ГЦС являются Китай и Индия. На долю услуг преимущественно национального происхождения приходится 44,8% совокупной стоимости экспорта [ОЕСД, WTO 2015e].

Таким образом, характер участия стран БРИКС в ГЦС неоднороден. Так, Бразилия, Россия и Южная Африка вовлечены в ГЦС как поставщики сырья и промежуточных товаров, в то время как Китай и Индия являются активными импортерами иностранных компонентов и промежуточных услуг для их использования в дальнейшем производстве.

С точки зрения глубины интеграции в ГЦС показательной является длина производственных цепочек, в которых участвуют страны. Так, в период с 1995 по 2009 г. Китай увеличил степень своего участия в сложных сильно фрагментированных цепочках, что является следствием вовлеченности в более технологичные производственные цепочки и диверсификации выпускаемой продукции. Длина ГЦС, в которые включены остальные страны БРИКС, напротив, либо осталась прежней, либо несколько сократилась, что обусловлено экспортной специализацией на узком спектре отраслей, на которые приходится практически вся добавленная стоимость, создаваемая на территории этих стран.

Структура экспорта услуг стран БРИКС также очень неоднородна. Согласно данным о торговле в статистике добавленной стоимости ОЭСР, абсолютным лидером по экспорту услуг в терминах добавленной стоимости является Китай, он опережает Индию более чем в два раза. Наименьший объем экспорта услуг наблюдается у Южной Африки, где большая часть добавленной стоимости приходится на торговлю, гостиничные услуги и рестораны, а также финансовые услуги. Основной статьей российского экспорта услуг, помимо торговли, являются транспортно-складские услуги, однако объем экспорта наукоемких компьютерных технологий самый низкий среди стран БРИКС. Похожая ситуация наблюдается и в структуре экспорта Бразилии. Что касается услуг, участвующих в производственных ГЦС, их распределение по уровню технологичности очень отличается: наиболее зрелая структура у Китая и Индии, наименее – у Бразилии, России и Южной Африки [UNCTAD, 2013]. Таким образом, Россия, Бразилия и Южная Африка обладают значительным потенциалом для расширения своего участия в производственных и сервисных ГЦС при помощи развития сферы услуг. Как отмечалось ранее при анализе значений индекса STRI, барьеры в сфере услуг в странах БРИКС гораздо выше, чем в развитых странах. Так, либерализация торговли услугами могла бы принести значительные выгоды от повышения качества и уровня технологичности экспортируемых услуг.

## Специфика либерализации сферы услуг в странах БРИКС

Объемы экспорта добавленной стоимости стран БРИКС увеличивались на протяжении последних двадцати лет. При этом Китай и Индия демонстрировали выдающиеся

темпы роста: их экспорт увеличился в 6 и 5 раз соответственно, в то время как добавленная стоимость, экспортируемая Россией, Бразилией и Южной Африкой, росла значительно медленнее.

Одним из факторов, обусловивших активную интеграцию китайской и индийской экономики в ГЦС, стала либерализация отдельных секторов услуг. Целью этих реформ было увеличение эффективности местных поставщиков услуг посредством усиления конкуренции на внутреннем рынке.

Наиболее показательным в этом отношении является пример либерализации сектора услуг в Индии, который был абсолютно закрыт вплоть до 1980-х годов. Он характеризовался доминированием государственных компаний, высокими барьерами для входа на рынок как для иностранных компаний, так и для местных частных фирм. Начиная с 1990-х годов были проведены многочисленные реформы по либерализации сферы услуг в рамках реализации комплексной программы реструктуризации экономики при содействии Международного валютного фонда.

Особенно сильное влияние на участие Индии в ГЦС оказала либерализация инфраструктурных отраслей услуг: телекоммуникаций и транспорта, которые в период плановой экономики находились под контролем государства. Так, например, право осуществлять авиаперевозки имели лишь две государственные компании, сектор морских перевозок также был практически закрыт для частных фирм, а на сектор телекоммуникаций распространялась государственная монополия [Matthias, Javorcik, Mattoo, 2016, p. 5]. Однако в силу нехватки необходимых ресурсов государство было не в состоянии повысить качество предоставляемых услуг и эффективность сектора в целом, что и стало основной причиной его либерализации в начале 1990-х годов.

Основными мерами стали приватизация и упрощение процедур выхода на рынок для местных фирм, а также снятие ограничений на деятельность иностранных компаний. Наибольшая либерализация затронула сектор телекоммуникаций, где были ликвидированы все барьеры как для местных, так и для иностранных поставщиков услуг.

Снижение цен на транспортные услуги и улучшение транспортной инфраструктуры привели к сокращению издержек, что стало предпосылкой для повышения экспортного потенциала индийских предприятий. Таким образом, либерализация инфраструктурных отраслей услуг способствовала ежегодному росту промышленного выпуска на 5,7% в период с 1993 по 2005 г. и во многом обусловила включение Индии в производственные ГЦС.

В свою очередь значительно вырос уровень конкуренции на индийском рынке, что привело к повышению качества транспортных и телекоммуникационных услуг и снижению цен. Еще одним важным последствием стал приток ПИИ, необходимых для технологического совершенствования отрасли. В период с 1992 по 2002 г. ПИИ в сектор услуг росли на 36% ежегодно, опережая темпы роста инвестиций в промышленность на 16% [Bas, 2014, p. 552]. При этом наибольший объем иностранных инвестиций приходился на сектор телекоммуникаций. ПИИ также способствовали развитию технологических услуг. Так, темпы роста индийского сектора ИКТ-услуг сегодня являются одними из самых высоких в мире, а объемы экспорта ИКТ-услуг уступают только Китаю [Бирюкова, Матюхина, 2016, с. 46].

Для иностранного капитала наиболее привлекательными стали такие сектора услуг, как финансы и страхование, технические услуги и телекоммуникации, а также услуги, связанные с НИОКР. Важной формой включения Индии в глобальные цепочки добавленной стоимости остается аутсорсинг.

Научно-технические программы и проекты являются важным ориентиром государственной политики Индии. В последние годы проводилась системная политика повышения активности частного сектора в инновационных проектах с участием иностранного капитала. Активно продолжают поддерживаться государственные и частные организации, занимающиеся патентованием и коммерциализацией инноваций. Среди таких организаций особо выделяются Индийский фонд развития технологий, Индийская ассоциация венчурного инвестирования, Национальный венчурный фонд программного обеспечения и информационных технологий и др. [Галищева, 2015]. Важным элементом инновационной системы Индии стала сеть технопарков, деятельность которых направлена на развитие высокотехнологичного экспорта. Таким образом, правительство Индии последовательно проводит политику инновационного развития с прицелом на расширение роли корпоративного сектора.

Первый этап либерализации сферы услуг в Китае в 1990-е годы был обусловлен началом переговоров по вступлению Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО). Ввиду существующего политического режима и государственного регулирования экономики характер либерализации сектора услуг в Китае носит ограниченный характер. Тем не менее существуют примеры положительного влияния либерализации отдельных секторов услуг на их эффективность. Так, например, в сфере телекоммуникационных услуг иностранные фирмы были допущены на рынок через долевое участие в государственных компаниях, а в 2000 г. был принят закон о запрете монополий в этом секторе [Bas, 2013, p. 846]. В результате увеличившейся конкуренции сектор телекоммуникационных услуг Китая начал расти впечатляющими темпами, и сегодня он является самым крупным в мире.

Еще одним примером, характеризующим влияние качества инфраструктурных услуг в стране на ее участие в ГЦС, является сектор транспортных перевозок в Китае. Преобладание государственных предприятий, низкий уровень конкуренции, а также существенные ограничения на участие иностранных компаний в осуществлении производственных транспортных перевозок привели к низкой эффективности этой сферы услуг. Так, наблюдается большая неравномерность развития транспортной системы прибрежных районов, где расположено большинство экспортно ориентированных предприятий, и центральных регионов. С развитием контейнерных перевозок возросла потребность в железнодорожной сети для доставки грузов, прибывающих по морю, в центр страны. Однако ввиду загруженности железнодорожной системы приоритет отдавался крупнотоннажным перевозкам грузов с более низкой добавленной стоимостью [Hodge, 2002]. Это стало серьезным препятствием для вовлеченности Китая в более прибыльные звенья ГЦС.

Особый интерес представляет либерализация финансового сектора в Китае. В 90-е годы на рынке финансовых услуг, который характеризовался доминирующей ролью Народного банка Китая, функционировали лишь четыре коммерческих банка, которые фактически были ему подотчетны. В процессе вступления в ВТО Китай принял на себя ограниченное количество обязательств в отношении восьми из 12 подсекторов в сфере финансовых услуг [WTO, 2016]. Обязательства касаются снижения барьеров входа на рынок для частных китайских и иностранных банков, повышения прозрачности системы выдачи кредитов, а также ряда других мер, способствующих интеграции китайского рынка финансовых услуг в международный, что, однако, не исключает государственного регулирования данного сектора услуг, которое продолжает осуществляться в значительной мере. Стоит отметить, что развивающиеся страны склонны брать на себя ограниченные обязательства в рамках ВТО в сфере финансовых

услуг. Это актуально и для Индии, где существуют количественные ограничения на капитал и филиалы иностранных финансовых компаний.

Сектор услуг и торговля ими были выделены в качестве приоритетного стратегического направления в 12-м пятилетнем плане (2011–2015). Китайское правительство планировало, что страна перейдет к более активному развитию ключевых секторов услуг, таких как финансы, логистика, образование, здравоохранение. Важной целью правительства было стремление занять одно из лидирующих мест среди крупнейших экспортеров транспортных, туристических, строительных услуг, а также в отдельных подсекторах услуг, по которым были выявлены сравнительные преимущества. Поэтому 12-й пятилетний план был нацелен как на развитие торговли товарами, так и на развитие торговли услугами, а также на повышение технологической и наукоемкой составляющей внешней торговли.

В результате реализации пятилетнего плана темпы роста китайского сектора услуг действительно увеличились, однако на практике оказались значительно ниже ожидаемых. Для раскрытия огромного потенциала сектора услуг необходимо укрепление предпринимательского сектора, обеспечение занятостью быстрорастущей рабочей силы, облегчение условий торговли, ускорение внедрения продвинутых методов управления и повышение общей экономической эффективности.

Наиболее ярким примером, характеризующим либерализацию инфраструктурных услуг в Бразилии, являются железнодорожные перевозки. В 1990-е годы государственные железные дороги Бразилии были приватизированы посредством концессионных соглашений с частными компаниями. В результате объем железнодорожных перевозок вырос на 90% в период с 1996 по 2003 г. [Soliani, 2015, p. 257]. Во многом увеличение спроса было обусловлено ростом сельскохозяйственного сектора и развитием интермодальных перевозок. На сегодняшний день, несмотря на значительную площадь территории страны, железные дороги в Бразилии по протяженности занимают 10-е место в мире, уступая, в частности, Индии, России и Китаю. В 1997–2000 г. Бразилия занимала первое место в мире по сумме доходов от передачи собственности в частный сектор. Только приватизация компании Telebras была самой масштабной операцией по приватизации, которая имела место в Латинской Америке, и третьей – в мире. Важнейшим результатом политики приватизации стало качественное улучшение состояния многих отраслей сектора услуг, в первую очередь ИКТ. В Бразилии многие компании сектора услуг, которые на первоначальном этапе привлекали иностранные инвестиции, со временем стали экспортерами услуг, тем самым продемонстрировав важность «совместности» и взаимодополняемости для наращивания экспорта [Francois, Hoekman, 2010]. Опыт Бразилии стал примером того, как торговля услугами посредством коммерческого присутствия (третий способ поставки) может оказать стимулирующий эффект на трансграничную торговлю (первый способ поставки). С 1990 по 2007 г. среднегодовой прирост экспорта услуг Бразилии составлял 14% при общемировом уровне в 9%. Последующая интернационализация услуг, осуществляемая главным образом молодыми и небольшими компаниями сектора ИКТ, была вызвана ростом спроса на программное обеспечение для интегральных схем, обработки и хранения данных, разработки программ и создания сетевого сервиса со стороны компаний первой волны интернационализации. Таким образом, прямые иностранные инвестиции стали основой для последующего расширения экспорта услуг.

Значительная либерализация инфраструктурных секторов услуг в России связана со вступлением страны в ВТО в 2012 г. Россия взяла на себя обязательства по 116 секторам услуг. Так, в сфере финансовых услуг максимальная доля иностранных ин-

вестиций в уставном капитале российских банков была увеличена до 50%, но при этом иностранные банки могут присутствовать только в форме дочерних компаний. Также был установлен девятилетний переходный период, по истечении которого иностранные страховые компании получают возможность открывать филиалы в России [Зуев и др., 2016]. Переходный период был установлен и для сектора телекоммуникационных услуг, который через четыре года после присоединения должен соответствовать нормам, закрепленным в Генеральном соглашении по торговле услугами. Что касается обязательств, принятых Россией в секторе транспортных услуг, практически все они находились в рамках действующего законодательства, поэтому принципиальных изменений в системе регулирования транспортными услугами не произошло.

В 2014 г. ряд стран ввели санкции против России, что не могло не отразиться на инвестиционных потоках страны и ее привлекательности для вовлеченности в ГЦС. Ситуацию также усугубило снижение курса рубля и другие макроэкономические факторы. Результатом санкций стало ограничение доступа к международным финансовым рынкам для некоторых российских банков и компаний, что делает внешнее заимствование очень дорогим. Слабые ожидания национального бизнеса и потребителей относительно будущего роста сокращают объем потребления инвестиций. Происходит массовый вывоз капитала, который делает валютный рынок более волатильным и усиливает снижение рубля.

В структуре накопленных прямых инвестиций доля сектора услуг имеет устойчивую тенденцию к повышению. Однако такой рост вызван привлекательностью для иностранных инвесторов быстрокупаемыми и низкотехнологичными отраслями услуг, и в первую очередь торговлей. При этом в России сравнительно низкий объем прямых инвестиций в наукоемкие услуги и в транспорт.

Отечественному сектору услуг требуется активная политика привлечения инвестиций с целью повышения конкуренции на внутреннем рынке, привлечения финансовых ресурсов и технологий, улучшения качества предоставляемых услуг. При этом важна разработка программ по стимулированию привлечения капитала в более сложные, наукоемкие отрасли сектора услуг. Такими, на наш взгляд, могли бы быть деловые услуги, финансовые услуги, информация и связь, научные исследования и разработки, в том числе посредством встраивания в цепочки добавленной стоимости. Развитие этих видов услуг положительно влияет на благосостояние конечных потребителей, повышает эффективность промышленного производства и в конечном счете улучшает показатели реального сектора экономики.

Сектор услуг Южной Африки является сравнительно более открытым среди стран БРИКС и одним из самых развитых на континенте. Сегодня Южная Африка – основной поставщик финансовых услуг в регионе, так как, соседствуя с менее развитыми странами, обладает сравнительным преимуществом в этом секторе.

Однако процесс либерализации сектора услуг ЮАР сопровождался рядом трудностей, вызванных несовершенством институциональной структуры и особенностями рыночной системы страны. Так, например, приоритеты бюджетной политики значительно тормозили процессы приватизации, а либерализация транспортного сектора была отложена на несколько лет из-за большого долга государственных транспортных предприятий [Hodge, 2002], что стало одной из причин замедления развития транспортной инфраструктуры в стране. Еще в 2006 г. Южная Африка подписала соглашение в рамках Международного союза по телекоммуникациям, согласно которому к 1 июня 2015 г. должен быть осуществлен переход с аналогового вещания на цифровое. Однако до середины 2017 г. Южная Африка не завершила переход на цифровое веща-

ние, что помешало процессу создания инфраструктуры для широкополосных сетей мобильной связи нового поколения.

Несмотря на то что Южная Африка достаточно открыта для прямых иностранных инвестиций в новые проекты, сделки по слияниям и поглощениям проверяются на предмет возможного влияния на занятость населения и местное производство. Частный сектор обеспокоен расширением роли государства в этой сфере. Значительные ограничения в отношении иностранных инвесторов коснулись телекоммуникаций. Так, например, в 2016 г. Регулятор по коммуникациям Южной Африки постановил, что доля иностранной компоненты в сфере услуг телерадиовещания не должна превышать 20%. В сфере телерадиовещания в Южной Африке существует требование фиксированной доли национальной компоненты в абонентских услугах спутниковой, кабельной и обычной связи.

Таким образом, проанализировав опыт стран БРИКС, можно выделить некоторые особенности, характерные для процесса либерализации сферы услуг в этих странах. Так, рассмотренные примеры показывают, что существует тесная взаимосвязь между эффективностью сферы услуг и производства и величиной барьеров в инфраструктурных отраслях услуг. Тем не менее страны БРИКС продолжают оставаться гораздо более закрытыми, чем развитые, в силу ряда обстоятельств. Во-первых, несовершенство рыночной системы развивающихся стран может привести к негативным последствиям для экономической стабильности страны в случае либерализации сферы услуг. Во-вторых, местные производители и поставщики услуг могут оказаться в худшем положении в силу конкуренции со стороны иностранных компаний. В-третьих, большую роль играют особенности политического режима и национальная специфика стран. Так, во многом именно стремление защитить свои интересы от диспропорций, возникающих между развитыми и развивающимися странами в результате ликвидации барьеров в сфере услуг, лежало в основе отказа стран БРИКС участвовать в Соглашении о торговле услугами, инициированном в 2012 г. США в рамках ВТО, которое было направлено на углубление многосторонней либерализации торговли услугами между неформальной группой стран — членов организации [Бирюкова, 2013].

## Пути повышения степени вовлеченности стран БРИКС в ГЦС

Проанализировав характер участия стран БРИКС в производственных и сервисных цепочках стоимости, а также возможности и ограничения либерализации отдельных секторов услуг на примере опыта этой группы стран, можно предложить основные меры, направленные на стимулирование дальнейшей интеграции экономик стран БРИКС в систему ГЦС.

Для начала стоит отметить, что задачи, стоящие перед странами БРИКС в контексте участия в ГЦС, различны. Китай, являясь наиболее глубоко интегрированной страной БРИКС как в производственные, так и в сервисные цепочки стоимости, заинтересован в интенсивном увеличении создаваемой добавленной стоимости посредством повышения технологичности стадий производства и движения в сторону усложнения ГЦС. Та же цель, но преимущественно в рамках сервисных ГЦС, актуальна и для Индии, которая, являясь вторым после Китая поставщиком услуг, может значительно увеличить прибыльность цепочек стоимости путем повышения наукоемкости услуг, например, профессиональных и ИКТ-услуг. При этом и Китай, и Индия обладают значительным ресурсным потенциалом: высококвалифицированной рабочей силой и необходимыми финансовыми ресурсами. Так, Китай занимает первое место среди

развивающихся стран по объему привлеченных ПИИ (в 2015 г. они составили 136 трлн долл.). Индия также входит в первую двадцатку стран-реципиентов с объемом ПИИ 44 трлн долл. [UNCTAD, World Investment Report, 2013, p. 256].

Интересы России, Бразилии и Южной Африки на данном этапе преимущественно заключаются в диверсификации структуры экспорта и расширении участия в нисходящих потоках цепочек стоимости, то есть увеличении доли иностранной компоненты в экспорте. Это поможет рассматриваемым странам переориентироваться с узконаправленного, в частности, сырьевого характера, на производство компонентов или продукции конечного потребления с более высокой добавленной стоимостью, а также повысить привлекательность экономики для иностранных инвесторов.

Глобальные цепочки создания стоимости в условиях современной глобальной экономики основываются на прямых иностранных инвестициях и деятельности ТНК как ключевых игроков мирового хозяйства. Поэтому странам, которые стремятся более активно участвовать в процессах встраивания в цепочки стоимости, необходимо проводить последовательную и грамотную политику в области привлечения иностранного капитала. При этом важно сохранить баланс между потенциальными выгодами для решения национальных экономических задач и возможной угрозой чрезмерной уязвимости при бесконтрольном доступе иностранных инвесторов к ресурсам страны.

Для развития ГЦС важной задачей является преодоление расстояния, как между поставщиками производственных ресурсов, так и до рынка сбыта. Эту задачу можно решить только посредством снижения транспортных расходов и эффективных операций в пограничных районах, развития информационных технологий [Клочко, 2017].

Для активного участия в ГЦС страна должна иметь развитую логистическую инфраструктуру, включая разнообразные сектора и подсектора (обработка грузов, хранение, складирование, агентские и соответствующие вспомогательные услуги, грузовые перевозки – воздушные, железнодорожные, морские, экспресс-услуги и курьерские), а также последовательно принимать меры в отношении упрощения процедур торговли (в первую очередь упрощения таможенных и пограничных процедур) [Бирюкова, 2016, с. 122]. В свою очередь, развитие ГЦС в странах-участницах способствует улучшению качества многих услуг: ИКТ, транспорт, процедуры растаможивания, системы управления запасами.

Как показал анализ с помощью индекса закрытости сектора услуг для стран БРИКС, либерализация сферы услуг и, в частности, инфраструктурных отраслей, могла бы стать одним из наиболее эффективных инструментов включения в ГЦС. Поскольку услуги являются неотъемлемым элементом как производственных, так и сервисных ГЦС, обеспечивающим их функционирование, от качества и стоимости транспортных, телекоммуникационных, финансовых услуг зависит эффективность всей цепочки и размер добавленной стоимости, создаваемой конкретной фирмой или всей экономикой. Более того, в условиях снижения общего уровня тарифов в торговле товарами роль эффективно функционирующего сектора услуг в определении конкурентоспособности экономики страны стала практически определяющей. Участие в цепочках создания стоимости сложных услуг повышает эффективность функционирования всего сектора услуг в стране, а следовательно, приводит к притоку инвестиций и созданию необходимой инфраструктуры для интеграции уже в производственные ГЦС.

Вместе с тем важно отметить, что сама по себе либерализация сферы услуг в странах БРИКС может оказать ограниченное влияние на участие в ГЦС. Это связано с тем, что решения об инвестировании в страну принимаются иностранными компаниями исходя из общей привлекательности экономики. Так, при отсутствии необходимой ин-

фраструктуры, эффективного государственного регулирования, отлаженного функционирования финансовой и правовой систем, значительное расширение и углубление участия страны в ГЦС маловероятно. Именно поэтому пути повышения степени вовлеченности страны в ГЦС должны включать в себя комплекс инструментов торговой и инвестиционной политики, меры по защите интеллектуальной собственности, а также реформы, направленные на повышение эффективности функционирования государственных институтов.

## Литература

- Бирюкова О.В. (2013) Торговля услугами в Дохийском раунде: многостороннее соглашение для избранных? // Вестник международных организаций. Т. 8. № 2. С. 98–110.
- Бирюкова О.В. (2016) Участие сектора услуг в развитии глобальных цепочек создания стоимости // Известия Уральского государственного экономического университета. № 3 (65). С. 98–110.
- Бирюкова О.В., Матюхина А.И. (2016) Страны BRICS на мировом рынке ИКТ-услуг // Латинская Америка. № 9. С. 41–54.
- Галищева Н.В. (2015) Проблема дисбалансов в экономике Индии // Вестник МГИМО Университета. № 4 (43). С. 242–254.
- Зуев В.Н. (ред.) (2016) Глобальные институты регулирования: учеб. М.: Магистр; Инфра-М.
- Кадочников П.А. (2015) Перспективные вопросы расширения участия России в глобальных цепочках стоимости // Российский внешнеэкономический вестник. № 2. С. 8–13.
- Ключко О.А. (2017) Влияние региональной интеграции на формирование цепей поставок в условиях глобализации // Логистика и управление цепями поставок. № 2 (79). С. 112–120.
- Кнобель А.Ю. (2012) Влияние либерализации сектора услуг на торговлю услугами и производительность в промышленности в России и в других странах СНГ // Влияние либерализации сферы услуг на производительность отрасли, экспорт и развитие: эмпирические исследования в странах с переходной экономикой / под ред. Д.Г. Тарра. М.: Весь Мир. С. 137–164.
- Нильсон Дж., Таглиони Д. (2009) Моделирование экономических выгод от либерализации торговли услугами // Вестник международных организаций. Т. 4. № 1. С. 34–70.
- Bas M. (2014) Does Services Liberalization Affect Manufacturing Firms' Export Performance? Evidence from India // Journal of Comparative Economics. Vol. 42. No. 3. P. 569–589.
- Bas M., Causa O. (2013) Trade and Product Market Policies in Upstream Sectors and Productivity in Downstream Sectors: Firm-level Evidence from China // Journal of Comparative Economics. Vol. 41. No. 3. P. 843–862.
- Bhattacharya M., Bhattacharya S. (2016) International Trade and Economic Growth: Evidences From The BRICS // Journal of Applied Economics and Business Research. Vol. 6. No. 2. P. 150–160.
- Biziwick M., Cattaneo N., Fryer D. (2015) The Rationale for and Potential Role of the BRICS Contingent Reserve Arrangement // South African Journal of International Affairs. Vol. 22. No. 3. P. 307–324.
- Elms D.K., Low P. (eds) (2013) Global Value Chains in a Changing World, WTO Publications for Fung Global Institute, Nanyang Technological University and the World Trade Organization, Geneva. Режим доступа: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/aid4tradeglobalvalue13\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/aid4tradeglobalvalue13_e.pdf) (дата обращения: 12.04.2017).
- De Castro T. (2012) EU-BRIC Trade Assessment: Introversion, Complementarity and RCA // Scientia et Societas. Vol. 8. No. 3. P. 68–80.
- De Castro T. (2013) Trade Among BRICS Countries: Changes Towards Closer Cooperation? // Ekonomická Revue. Vol. 16. No. 3. P. 131–148.
- Francois J., Hoekman B. (2010) Services Trade and Policy // Journal of Economic Literature. Vol. 48. No. 3. P. 642–692.



- Geloso Grosso M. et al. (2015) Services Trade Restrictiveness Index (STRI): Scoring and Weighting Methodology, OECD Trade Policy Papers. Режим доступа: [http://www.oecd-ilibrary.org/trade/services-trade-restrictiveness-index-stri\\_5js7n8wbtk9r-en](http://www.oecd-ilibrary.org/trade/services-trade-restrictiveness-index-stri_5js7n8wbtk9r-en) (дата обращения: 05.05.2017).
- Global Value Chain Development Report (2017) Measuring and Analyzing the Impact of GVCs on Economic Development, co-published by the World Bank, WTO, OECD, Institute of Developing Economies (IDE-JETRO) and the Research Centre of Global Value Chains (RCGVC). Режим доступа: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/gvcs\\_report\\_2017.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcs_report_2017.pdf) (дата обращения: 15.07.2017).
- Hodge J. (2002) Liberalization of Trade in Services in Developing Countries // Development, Trade and the WTO: A Handbook / В. Hoekman, P. English, A. Mattoo (eds). Washington, DC: World Bank. P. 221–234.
- Khatun R. (2016) Relation Between Trade in Financial Services and Economic Growth in BRICS Economies: Cointegration and Causality Approach // Global Business Review. Vol. 17. No. 1. P. 214–225.
- Lanz R., Maurer A. (2015) Services and Global Value Chains – Some Evidence on Servicification of Manufacturing and Services Networks. Working Paper ERSD-2015-03. Geneva: WTO.
- Larionova M. (2016) Assessing Summit Engagement with Other International Organizations in Global Governance // International Organisations Research Journal. Vol. 11. No. 1. DOI: 10.17323/1996-7845/2016-01-126
- Matthias J., Javorcik B., Mattoo A. (2016) Services Reform and Manufacturing Performance: Evidence from India // The Economic Journal. Vol. 126. No. 590. P. 1–39.
- OECD, WTO (2015a) Country Notes. Trade in value added: Brazil. Режим доступа: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_Brazil.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_Brazil.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- OECD, WTO (2015b) Country Notes. Trade in value added: China. Режим доступа: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_China.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_China.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- OECD, WTO (2015c) Country Notes. Trade in value added: India. Режим доступа: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_India.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_India.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- OECD, WTO (2015d) Country Notes. Trade in value added: Russian Federation. Режим доступа: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_RussianFederation.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_RussianFederation.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- OECD, WTO (2015e) Country Notes. Trade in value added: South Africa. Режим доступа: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_SouthAfrica.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_SouthAfrica.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- Sharma S.K., Kallummal M. (2012) A GTAP Analysis of the Proposed BRICS Free Trade Agreement // 15th Annual Conference on Global Economic Analysis New Challenges for Global Trade and Sustainable Development, Geneva, Switzerland, June. P. 27–29.
- Soliani R. (2015) Brazilian Road and Rail Transportation Sectors and Its Challenges // International Journal of Business Management and Economic Research (IJBMER). Vol. 6. P. 256–265.
- UNCTAD (2013) World Investment Report 2013. Global Value Chains: Investment and Trade for Development. Режим доступа: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2013_en.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- WTO (2016) Trade Policy Review: China. World Trade Organization. Режим доступа: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tp\\_r\\_e/s342\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/tp_r_e/s342_e.pdf) (дата обращения: 05.05.2017).
- Yuan H., Zhao Z. (2011) Comparative Analysis on Foreign Trade of the BRICs // M&D Forum. P. 166–172. Режим доступа: <http://www.seiofbluemoountain.com/upload/product/201112/2011jjzx05a2.pdf> (дата обращения: 05.05.2017).

# The Impact of Service Liberalization on the Participation of BRICS Countries in Global Value Chains<sup>1</sup>

O. Biryukova, T. Vorobjeva

---

---

**Olga Biryukova** – PhD in Economics, Associate Professor, Faculty of World Economy and International Affairs; Senior Researcher in the Institute of Trade Policy, National Research University Higher School of Economics; 20 Myasnitskaya Street, Moscow, 101000, Russia; E-mail: Olga.Birjukova@mail.ru

**Tatiana Vorobjeva** – Assistant, Faculty of World Economy and International Affairs, National Research University Higher School of Economics; 20 Myasnitskaya Street, Moscow, 101000, Russia; E-mail: tatiana\_vorobeva@bk.ru

## Abstract

*This article deals with the nature and degree of influence of service liberalization on the participation of BRICS countries in global value chains (GVCs). The authors used econometric analysis to determine the inverse relationship between barriers in infrastructure services and the degree of countries' participation in global value chains. Using data on the structure of trade in goods and services in terms of value added, they analyzed the situation of developing countries through the example of the BRICS countries of Brazil, Russia, India, China and South Africa in production and service GVCs. They found China and India to be the most deeply integrated in the international production and service chains. Russia, Brazil and South Africa are included in production value chains more as suppliers of raw materials and intermediate goods with low added value, but nonetheless have significant potential to expand their participation in international production systems, in particular by improving the infrastructure necessary for GVCs.*

*Based on the study of liberalization of certain service sectors in BRICS countries, the authors noted the positive impacts of reducing barriers in maritime, rail and air transportation and of finance for improving the quality and reducing the cost of services. In many respects, these effects were the result not only of reducing barriers in services, but also of implementing measures to increase a country's investment attractiveness. The article concludes that the liberalization of infrastructure services industries can become one of the tools for integrating the BRICS countries into GVCs. However, this liberalization should be part of a broader development strategy that includes trade and investment policy measures to increase participation in global production and the overall economic development of the country.*

**Key words:** global value chains; value added; service sector; BRICS; liberalization

For citation: Biryukova O., Vorobjeva T. (2017) The Impact of Service Liberalization on the Participation of BRICS Countries in Global Value Chains. *International Organisations Research Journal*, vol. 12, no 3, pp. 94–113 (in Russian and English). DOI: 10.17323/1996-7845-2017-03-94

## References

- Bas M. (2014) Does Services Liberalization Affect Manufacturing Firms' Export Performance? Evidence from India. *Journal of Comparative Economics*, vol. 42, no 3, pp. 569–589.
- Bas M., Causa O. (2013) Trade and Product Market Policies in Upstream Sectors and Productivity in Downstream Sectors: Firm-level Evidence from China. *Journal of Comparative Economics*, vol. 41, no 3, pp. 843–862.
- Bhattacharya M. (2016) International Trade and Economic Growth: Evidences From The BRICS. *Journal of Applied Economics and Business Research*, vol. 6, no 2, pp. 150–160.

---

<sup>1</sup>(2017) The authors gratefully acknowledge support from the Individual Research Program of the School of World Economy and International Affairs at the National Research University Higher School of Economics.

- Biryukova O.V. (2013) Torgovlja uslugami v Dohijskom raunde: mnogostoronnee soglasenie dlja izbrannyh? [Trade in Services in the Doha Round: a Plurilateral Agreement for the Elite?]. *International Organisations Research Journal*, vol. 8, no 2, pp. 41–54. (In Russian.)
- Biryukova O.V. (2016) Uchastie sektora uslug v razvitii global'nyh cepochek sozdaniya stoimosti [Participation of the Services Sector in the Development of the Global Value Chains]. *Izvestiya Uralskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*. [Journal of the Ural State University of Economics], no 3, pp. 98–110. (In Russian.)
- Biryukova O.V., Matiukhina A. I. (2016) Stranyi BRICS na mirovom rynke IKT-uslug [BRICS Countries in International ICT Services Trade]. *Latinskaya Amerika* [Latin America], no 9, pp. 41–54. (In Russian.)
- Biziwick M., Cattaneo N., Fryer D. (2015) The Rationale for and Potential Role of the BRICS Contingent Reserve Arrangement. *South African Journal of International Affairs*, vol. 22, no 3, pp. 307–324.
- De Castro T. (2012) EU-BRIC Trade Assessment: Introversion, Complementarity and RCA. *Scientia et Societas*, vol. 8, no 3, pp. 68–80.
- De Castro T. (2013) Trade Among BRICS Countries: Changes Towards Closer Cooperation? *Ekonomická Revue*, vol. 16, no 3, pp. 131–148.
- Elms D.K., Low P. (eds) (2013) Global Value Chains in a Changing World, WTO Publications for Fung Global Institute, Nanyang Technological University and the World Trade Organization, Geneva. Available at: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/aid4tradeglobalvalue13\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/aid4tradeglobalvalue13_e.pdf) (accessed 12 April 2017).
- Francois J., Hoekman B. (2010) Services Trade and Policy. *Journal of Economic Literature*, vol. 48, no 3, pp. 642–92.
- Galishheva N.V. (2015) Problema disbalansov v jekonomike Indii [The Problem of Imbalances in Indian Economy]. *Vestnik MGIMO Universiteta* [Vestnik MGIMO-University], vol. 43, no 4, pp. 242–254. (In Russian.)
- Geloso Grosso M. et al. (2015) Services Trade Restrictiveness Index (STRI): Scoring and Weighting Methodology, OECD Trade Policy Papers. Available at: [http://www.oecd-ilibrary.org/trade/services-trade-restrictiveness-index-stri\\_5js7n8wbtk9r-en](http://www.oecd-ilibrary.org/trade/services-trade-restrictiveness-index-stri_5js7n8wbtk9r-en) (accessed 5 May 2017).
- Global Value Chain Development Report (2017) Measuring and Analyzing the Impact of GVCs on Economic Development, co-published by the World Bank, WTO, OECD, Institute of Developing Economies (IDE-JETRO) and the Research Centre of Global Value Chains (RCGVC). Available at: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/gvcs\\_report\\_2017.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gvcs_report_2017.pdf) (accessed 15 July 2017).
- Hodge J. (2002) Liberalization of Trade in Services in Developing Countries. *Development, Trade and the WTO: A Handbook*. (B. Hoekman, P. English, A. Mattoo (eds)). Washington, DC: World Bank, pp. 221–234.
- Kadochnkov P.A. (2015) Perspektivnye voprosy rasshirenija uchastija Rossii v global'nyh cepochkah stoimosti [Perspective Issues of the Enlargement of Russian Participation in Global Value Chains]. *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], no 2, pp. 8–13. (In Russian.)
- Khatun R. (2016) Relation Between Trade in Financial Services and Economic Growth in BRICS Economies: Cointegration and Causality Approach. *Global Business Review*, vol. 17, no 1, pp. 214–225.
- Klochko O.A. (2017) Vliyanieregionalnoyintegratsii na formirovanietsepeypostavok v usloviyah globalizatsii [Impact of Regional Integration on Creating Supply Chains in a Globalized World]. *Logistika i upravlenie tsepyam i postavok* [Logistics and supply chain management], vol. 2, no 79, pp. 112–120. (In Russian.)
- Knobel' A. Ju. (2012) Vlijanie liberalizacii sektora uslug na torgovlju uslugami i proizvoditel'nost' v promyshlennosti v Rossii v drugih stranah SNG [The impact of Services Liberalization on Trade in Services and Manufacturing Productivity in Russia and in Other CIS Countries]. *Vlijanie liberalizacii sfery uslug na proizvoditel'nost' otrasli, jeksport i razvitie: jempiricheskie issledovanija v stranah s perehodoj jekonomikoj* [The Impact of Services Liberalization on Sector Productivity, Export and Development: Empirical Studies in Transition Economies] (D.G. Tarra ed.). Moscow: Ves' Mir. (In Russian.)
- Lanz R., Maurer A. (2015) Services and Global Value Chains – Some Evidence on Servicification of Manufacturing and Services Networks. Working Paper ERSD-2015-03. Geneva: WTO.
- Larionova M. (2016) Assessing Summit Engagement with Other International Organizations in Global Governance. *International Organisations Research Journal*, vol. 11, no 1. DOI: 10.17323/1996-7845/2016-01-126

- Matthias J., Javorcik B., Mattoo A. (2016) Services Reform and Manufacturing Performance: Evidence from India. *The Economic Journal*, vol. 126, no 590, pp. 1–39.
- Nil'son Dzh., Taglioni D. (2009) Modelirovanie jekonomicheskikh vygod ot liberalizacii torgovl i uslugami [Modelling Economic Benefits of Services Trade Liberalization]. *International Organisations Research Journal*, vol. 4, no 1, pp. 34–70. (In Russian.)
- OECD, WTO (2015a) Country Notes. Trade in value added: Brazil. Available at: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_Brazil.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_Brazil.pdf) (accessed 5 May 2017).
- OECD, WTO (2015b) Country Notes. Trade in value added: China. Available at: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_China.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_China.pdf) (accessed 5 May 2017).
- OECD, WTO (2015c) Country Notes. Trade in value added: India. Available at: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_India.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_India.pdf) (accessed 5 May 2017).
- OECD, WTO (2015d) Country Notes. Trade in value added: Russian Federation. Available at: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_RussianFederation.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_RussianFederation.pdf) (accessed 5 May 2017).
- OECD, WTO (2015e) Country Notes. Trade in value added: South Africa. Available at: [https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN\\_2015\\_SouthAfrica.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/tiva/CN_2015_SouthAfrica.pdf) (accessed 5 May 2017).
- Sharma S.K., Kallummal M. (2012) A GTAP Analysis of the Proposed BRICS Free Trade Agreement // 15th Annual Conference on Global Economic Analysis New Challenges for Global Trade and Sustainable Development, Geneva, Switzerland, June, pp. 27–29.
- Soliani R. (2015) Brazilian Road and Rail Transportation Sectors and Its Challenges. *International Journal of Business Management and Economic Research (IJBMER)*, vol. 6, pp. 256–265.
- UNCTAD (2013) World Investment Report 2013. Global Value Chains: Investment and Trade for Development. Available at: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2013_en.pdf) (accessed 5 May 2017).
- WTO (2016) Trade Policy Review: China. World Trade Organization. Available at: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tpr\\_e/s342\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s342_e.pdf) (accessed 5 May 2017).
- Yuan H., Zhao Z. (2011) Comparative Analysis on Foreign Trade of the BRICs. *M&D Forum*, pp. 166–172. Available at: <http://www.seiofbluemountain.com/upload/product/201112/2011jjzx05a2.pdf> (accessed 5 May 2017).
- Zuev V.N. (ed.) (2016) Global'nye instituty regulirovaniya: uchebnik [Global Governance Institutions: study-book]. Moscow: Magistr, Infra-M. (In Russian.)