

Страна обладает и таким элементом природного капитала, как калийные и каменные соли. При современных масштабах их добычи запасов калийной соли хватит более чем на 100 лет, а запасы каменной соли практически неисчерпаемы. Доля калийных удобрений в белорусском экспорте составляет около 8 %, а нефти и нефтепродуктов — 30 %. В нем присутствуют и такие составляющие природного капитала, как торф, пиломатериалы, строительное сырье и др. В отечественном природном капитале заключен значительный экспортный потенциал его компонентов для энергетических, биологических, пищевых и других целей.

Очевидно, что достаточно объемный природный капитал подталкивает нас к попаданию в так называемую ловушку ресурсного проклятия, состоящую в зависимости экономики и в том числе экспорта от льготного доступа к сырьевым ресурсам. В условиях кризисных явлений это инспирирует падение экспорта, тормозит экономическое развитие и снижает благосостояние народа. Избежать попадания в данную ловушку можно за счет глубокой переработки элементов природного капитала в ходе внедрения высоких технологий, переориентации экспорта на продукцию со значительной степенью переделов и добавленной стоимости, а также обеспечения этого процесса соответствующей институциональной базой.

*А. А. Ваццло, магистр экон. наук  
БГЭУ (Минск)*

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

В валовом внутреннем продукте Республики Беларусь за 2015 г. транспортный комплекс занимает 6 %, в инвестициях в основной капитал — более 8 % и почти половину (44,6 %) — в экспорте услуг. Транспортный комплекс Беларуси сохраняет доминирующее положение во внешней торговле услугами и является одним из основных источников поступления валюты в страну. Более 75 % положительного сальдо внешней торговли услугами сформировано организациями транспорта, что в абсолютном выражении составляет более 1,5 млрд дол. США [1].

Темп роста валовой добавленной стоимости за 2015 г. по виду экономической деятельности «Транспорт» оценивается на уровне 94 % при его индикативном значении 100,5–101 %, определенном Правительством. Это обусловлено влиянием ряда объективных факторов. В тех отраслях экономики Беларуси, которые пользуются транспортными услугами в большом объеме, произошло снижение деловой активности. В строительном комплексе Республики Беларусь валовая добавленная стоимость сократилась на 8 %, в промышленности — на

7,1 %. Ряд предприятий Министерства промышленности работали неполную неделю в 2015 г. Сохранилась тенденция увеличения количества личного автотранспорта у населения республики. Осложнение экономической обстановки на Украине и экономические санкции Европейского союза в отношении России снизили объемы поездок в этих направлениях и транзитом через Республику Беларусь.

Следует отметить, что на вызовы мировой торговли организации грузового транспорта Беларуси вынуждены отвечать изменением структуры и географии перевозимых грузов. За прошедший год среднее расстояние перевозки увеличилось на 1 %, а ежегодный объем перевозки грузов составил 1 млн 200 тыс. тонн. Основное влияние на динамику грузооборота Республики Беларусь оказало снижение транзита, где расстояния перевозки максимальны. Так, в транзитном железнодорожном сообщении нашей страны объем перевозок каменного угля, на который приходится более половины транзитных грузов, снизился на 13 %, нефти и нефтепродуктов — на 18 %, удобрений — на 48 % и строительных грузов — в 2,6 раза. Наряду с этим можно отметить положительную тенденцию в грузообороте железнодорожного транспорта при вывозе экспортных грузов (105,4 %) [1].

Отрасль водного транспорта Беларуси в 2015 г. работала в условиях беспрецедентно низких уровней воды на фоне недостаточного финансирования. Для удовлетворения потребностей экономики республики в услугах этого вида транспорта перевозки осуществлялись только по отдельным участкам пути. В результате чего на водном транспорте по сравнению с 2014 г. более чем на 58 % снизился грузооборот, а объем перевозок грузов — почти на 21 %.

Гражданская авиация Республики Беларусь смогла удержать свои позиции на рынке транспортных услуг и единственная из подотраслей сработала с положительной динамикой в 2015 г. по грузообороту (118,4 %) и пассажирообороту (103,1 %) [1].

К настоящему времени не найден оптимальный механизм для повышения окупаемости социально значимых перевозок пассажиров городским и пригородным транспортом в Беларуси. Окупаемость таких услуг не обеспечивается доходами транспортных организаций от реализации билетной продукции, так как тарифы на городские и пригородные перевозки пассажиров устанавливаются на уровне платежеспособного спроса населения. Также не решен вопрос о компенсации убытков от социально значимых железнодорожных перевозок в республике, что сдерживает их дальнейшее развитие и не формирует условий для повышения их эффективности.

## Литература

1. Минтранс подвел итоги работы в 2015 году [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/mintrans-podvel-itogi-raboty-v-2015-godu-2657-2016/>. — Дата доступа: 02.02.2016.