

## **ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

В.В. Петровская, А.Ф. Зубрицкий  
Белорусский национальный технический университет

Выгодное геополитическое положение Республики Беларусь способствует развитию грузовых перевозок как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении. Находясь на пересечении транспортных магистралей, Беларусь могла бы стать крупным центром международного перемещения товаров. На момент развала СССР именно Беларусь была базой перевалки грузов в страны СЭВ и ЕС. Здоровая конкуренция между бывшими предприятиями "Совтрансавто" и многими сотнями частных белорусских перевозчиков привела к расцвету отрасли, которая вскоре стала приносить до 250 млн. долларов в госбюджет ежегодно.

Однако, как отмечают аналитики, Беларусь теряет свои позиции на этом рынке. В немалой степени потому, что здесь не развита транспортная логистика.

Транспортная логистика, особенно в условиях рынка, имеет свою специфику. Специалисты рассматривают ее в аспекте движения товара в целом, которое предполагает экспедирование, контроль и управление транспортными потоками, складирование и другие материальные и нематериальные операции, а также передачу, хранение и обработку соответствующей информации.

Отсюда и деление собственно логистики на несколько "отраслевых" направлений. Но бесспорно одно: логистика подразумевает, прежде всего, слаженную и согласованную работу всех участников движения товара. А цель его - экономия затрат. Нет экономии - нет и принципов логистики.

Как раз в данном плане в Беларуси вопросов более чем достаточно - это и недостаточное информационное обеспечение, и сервисное обслуживание, сложность таможенных процедур, проблемы создания и обустройства транспортных коридоров, размещение складов, а в общем и целом - отсутствие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока.

Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке торговых путей между Европой и Россией, странами Балтии и Причерноморья (через территорию республики проходят два из десяти основных международных транспортных коридора, маршруты которых были определены в качестве одних из самых приоритетных: коридор № II (Берлин - Варшава - Минск – Москва – Нижний Новгород) и коридор № IX (Хельсинки - Санкт-Петербург - Псков - Витебск - Гомель - Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград - Александрополис) и его ответвление IXB (Калининград/Клайпеда-Каунас-Вильнюс - Минск - Киев), все более актуальной становится проблема не отстать от общих тенденций, не ослабить свои позиции на рынке международных перевозок грузов. С этой целью сегодня запланированы масштабные работы по реконструкции и строительству автомобильных дорог и переход на европейские нормы в дорожном строительстве.

Для их выполнения, помимо целевых бюджетных средств, привлекаются дополнительные источники финансирования (кредиты ОАО «АСБ Беларусбанк», Всемирного банка, Евразийского банка развития, средства зарубежных инвесторов). Планируется ежегодно инвестировать на дорожные работы 1 миллиард долларов США.

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию транспорта позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных грузопотоков через территорию Беларуси, а также интеграцию республики в европейскую транспортную систему.

Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, снижению времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий.

Дорожная сеть — одна из важнейших отраслей хозяйства. Она не только помогает обеспечивать потребности хозяйства и населения в перевозках, но и оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Мировой опыт показывает, что без развития транспорта, автомобильной сети нельзя создать эффективную рыночную экономику.

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы Республики Беларусь является рациональное использование существующей дорожной сети, реализация преимуществ её географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь европейским странам с Восточным и Азиатским континентами.

Но чтобы дорожная система Республики Беларусь как можно быстрее преобразилась в дорожную систему мирового уровня, необходимо осуществить комплексную модернизацию всей дорожной отрасли.

Что касается состояния дорожной сети и автомобильных дорог на сегодняшний день, то можно отметить, что в Беларуси создана разветвленная сеть автомобильных дорог, позволяющая обеспечить круглогодичную связь со всеми населенными пунктами.

Протяженность сети дорог общего пользования составляет 83.640 км, из них 15.426 км — республиканские, и 68214 — местные дороги, при этом плотность автомобильных дорог на 1 000 квадратных километров территории республики составляет более 360 километров. Среди развитых в дорожном отношении стран Европы Беларусь занимает двенадцатое место по протяженности на 1 000 жителей и пятнадцатое место по плотности национальных дорог.

Трансъевропейские и международные транспортные магистрали дополняются национальными и региональными транспортными коммуникациями, связывающими между собой сеть городских и сельских поселений страны и обеспечивающих их внешнеэкономические связи.

Геополитическое положение Беларуси определяется тем, что республика находится между крупнейшими странами СНГ, в состав которого она входит, и странами Евросоюза. Территория Беларуси является водораздельной для бассейнов Балтийского и Черного морей.

Автомагистраль М1/Е30 Брест–Минск–граница России (592 км) является продолжением европейской магистрали Корт – Лондон – Берлин – Варшава. Автодорога Калининград – Каунас – Вильнюс – Минск – Гомель пересекает Беларусь с северо-запада на юго-восток и обеспечивает перевозку грузов к крупнейшим морским портам.

Крупнейшая магистраль, протянувшаяся от Санкт-Петербурга до Одессы через Витебск, Оршу, Могилев и Гомель, связывает северо-западный регион России, а через него и скандинавские страны с Украиной и портами Черного моря. Важная трасса Минск – Гродно – Гданьск обеспечивает кратчайшую связь стран северной части Западной Европы через морской порт Гданьск в Польше с Беларусью, Россией и Украиной.

Международные автоперевозчики осуществляют доставку грузов более чем в 60 стран мира. К их услугам на государственной границе Беларуси функционирует 37 автодорожных пунктов пропуска, создана и развивается сеть автостоянок, АЗС, гостиниц, кафе, диспетчерских станций.

Для обеспечения потребности автовладельцев в услугах по техосмотру действуют 155 диагностических станций и пунктов контроля, включая 25 мобильных.

Каждый год вводятся в эксплуатацию новые участки республиканских автомобильных дорог.

На сегодняшний день в стране действует отраслевая программа «Дороги Беларуси» до 2015 года. Цель программы — создание условий для дальнейшего динамичного развития национальной экономики, обеспечения безопасности и обороноспособности страны, реализации социальной политики государства и дальнейшего повышения деловой активности населения.

Система мероприятий, предусмотренных программой, представляет собой комплекс взаимосвязанных мер и механизмов, направленных на улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорог и обеспечение реального сектора экономики и населения в автомобильных перевозках.

Мероприятия обеспечиваются объемами работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту, текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог.

В программе определены основные направления деятельности в области повышения безопасности дорожного движения, развития научно-технического прогресса, кадрового обеспечения, развития придорожного сервиса.

Так, в результате реализации программы к 2016 году значительно улучшится транспортно-эксплуатационное состояние республиканских автомобильных дорог: по интегральному показателю ров-

ности будет исключена имеющаяся протяженность участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием (2680 км), с удовлетворительным уменьшится с 7734 км до 6897 км, а с хорошим состоянием увеличился с 4992 км до 8636 км. Уменьшится с 10729 км до 7145 км протяженность участков автомобильных дорог с превышенными межремонтными сроками по капитальному ремонту. Все мосты и путепроводы будут соответствовать нормативным требованиям. На 314 км увеличится протяженность участков республиканских автомобильных дорог I категории, что составит в целом 1408 км.

Республиканские автомобильные дороги, связывающие г. Минск с областными центрами и на направлениях международных транспортных коридоров, будут обеспечивать пропуск нагрузки на одиночную ось 11,5 тонн. Исходя из анализа интенсивности движения транспортных потоков, стоимости строительства, экономической эффективности, будут построены обходы следующих городов: Барановичи, Верхнедвинск, Витебск, Калинковичи, Волковыск, Гродно, Лида, Слоним, Могилев, Молодечно и поселка городского типа Пограничный.

О том, что в Беларуси будут построены автобаны немецкого образца, которые соединят областные центры со столицей, заявил президент страны 9 сентября 2011 года. Немецкие автобаны и американские хайвэй строились в первой половине прошлого века. Считается, что в США и Германии прокладывали дороги такого качества, чтобы поднять экономику после тяжелого кризиса.

Автомагистраль (автобан) - дорога для скоростного движения автомобилей. Чаще всего это дорога высокого качества - многополосная, гладкая. В Германии на автобанах скорость не ограничена, а за низкую скорость на такой дороге могут даже оштрафовать. Останавливаться на автобане нельзя. Чтобы передохнуть, водитель должен съехать со скоростной дороги на специальную площадку.

На автобане запрещено разворачиваться на авто, двигаться пешеходам и велосипедистам. Проезд тяжелого грузового автотранспорта (более 12 т) по автомагистралям Германии платный. Размер сбора высчитывается специальной системой, отслеживающей расстояние, которое конкретный автомобиль проехал по автобанам страны.

По технологии строительства немецкие автобаны отличаются от привычных для белорусов автотрасс. Они сделаны из цельных плит, именно поэтому дороги такие ровные. В главном дорожном департаменте Беларуси утверждают, что повторять немецкие технологии нам не стоит.

Как отметил начальник управления содержания дорожной сети «Белавтодор» Александр Головнев, у нас будут строиться не немецкие, а белорусские автобаны. Существуют европейские стандарты, они приняты в нашей стране, по ним и будет производиться строительство автомагистралей. Дорога Минск - Заславль - это и есть европейский автобан практически в полном виде. Все дороги из областных центров в Минск будут делаться по такой же технологии.

Поднимут ли автобаны экономику? Как известно, в США начали строить дороги, чтобы поднять экономику после Великой депрессии. Есть мнение, что если увеличивать государственные расходы на то же строительство автобанов, то это будет обеспечивать экономический рост и выход из кризиса.

Но в Беларуси подобные проекты могут привести к инфляции. В Европе при строительстве автобанов используют местные материалы, за счет этого увеличивают выручку заводов. У нас же нет отечественных технологий и машин для того, чтобы делать качественные дороги, нет многих компонентов. Их придется импортировать, то есть тратить валюту.

В большинстве высокоразвитых стран (США, Германии, Японии и др.) задачи формирования опорной сети автомобильных дорог решались на основе долгосрочных государственных программ, устанавливающих показатели развития дорожной сети и соответствующие объемы финансового обеспечения.

По оценке специалистов за последние 100 лет наибольшее влияние на экономику США и образ жизни американцев оказала Программа создания Федеральной системы скоростных автомагистралей (Interstate Highway System), реализацию которой президент США Д. Эйзенхауэр считал приоритетной задачей государственной политики.

Строительство системы скоростных дорог привело к увеличению деловой активности США, росту эффективности труда и объемов инвестиций, вызвало создание новых рабочих мест и сократило аварийность. Рост производительности там труда составил 25%, а

общие экономические выгоды достигли уровня в \$2,1-2,5 трлн. (в 16-19 раз больше объема инвестиций в строительство скоростных дорог).

К первоочередным мерам стран ЕС в области транспортной политики относятся формирование трансъевропейской транспортной инфраструктуры и интеграция «новичков» Евросоюза в общую транспортную сеть. Для этого предусмотрены существенные объемы государственного финансирования странами ЕС (включая Объединительный фонд и ссуды Европейского инвестиционного банка) приоритетных проектов развития трансъевропейской автодорожной сети, необходимых для повышения пропускной способности дорог.

Высокими темпами развивается дорожная сеть в Китае, Индии, Бразилии. Одновременно со строительством скоростных дорог в этих странах предусматривается сооружение примыкающих местных автодорог, что обеспечит высокую загрузку сети и позволит уменьшить период окупаемости вложенных в нее инвестиций. Успешный зарубежный опыт решения задач развития дорожной сети на основе программного подхода и целевого финансирования позволяет рекомендовать его для использования в Республике Беларусь.

Беларусь – страна транзитная, находится на перекрестке основных маршрутов из Западной Европы в Россию, из стран Черноморского побережья в страны Балтии и может стать центром трансъевропейской магистрали. Это утверждение не оспаривает никто.

Тем не менее, только за прошлый год белорусское государство потеряло на транспортных перевозках около полмиллиарда долларов. Дороги помогают бизнесу, коммерческим перевозкам, развитию инфраструктуры. Хорошие дороги, развитая инфраструктура – это немалая составляющая любой транспортной системы.

Уровень развития транспортной системы государства — один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности.

Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в европейскую и мировую экономику, транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Беларуси в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.