

## Развитие транспортной логистики Брестской области в рамках “Еврорегиона “Буг”

**Сухонос Наталья Ивановна,**

*магистр экономических наук, преподаватель Брестского государственного университета имени А. С. Пушкина (г. Брест)*

В статье изложены приоритеты и дана характеристика еврорегиона как одной из моделей трансграничного сотрудничества. Рассматривается специфика и основные направления деятельности “Еврорегиона “Буг”, его транспортная система и роль развития транспортной логистики для региона и страны в целом как нового направления в рамках трансграничного сотрудничества. Анализируются перспективы развития Брестской области в рамках Еврорегиона. Исследуются преимущества создания регионального логистического центра в рамках “Еврорегиона” Буг”.

Проявлением интеграционных процессов и регионализации современной Европы является расширение форм и моделей трансграничного сотрудничества. Трансграничное сотрудничество включает в себя планирование, разработку и реализацию совместных проектов между администрациями, общественными и частными организациями приграничных территорий стран-соседей.

К основным приоритетам трансграничного сотрудничества стоит отнести взаимодополнение экономических потенциалов отдельных регионов, преодоление исторически сложившихся территориальных стереотипов и предубеждений; повышение эффективности региональных и локальных органов государственного управления; преодоление последствий периферийного положения и изоляции приграничных регионов; интенсификация экономического развития и повышение уровня жизни населения; и, наконец, ускоренное включение приграничных территорий в процессы европейской интеграции [2].

Выбор конкретной модели трансграничного сотрудничества зависит от целей, условий и желаний партнеров. Республика Беларусь на своей территории реализует модель еврорегионального сотрудничества. Еврорегион представляет собой территориальную единицу, состоящую из приграничных областей государств-соседей, выделенную для целей совместного и скоординированного стимулирующего воздействия на общественно-экономические процессы в ее границах. В современных реалиях приграничного сотрудничества Беларуси с Европейским Союзом, значение еврорегионов для национальной экономики будет возрастать как экспериментальных элементов для выравнивания уровней социально-экономического развития территорий государств-участников трансграничных проектов, для формирования области стабильности и добрососедства между прилегающими территориями

Пытаясь следовать европейскому опыту, с мая 1998 г Брестская область Республики Беларусь присоединилась в рамках трансграничного сотрудничества с Республикой Польшей и Украиной к еврорегиону “Буг”. Специфика еврорегиона заключается в его транзитном положении в центре Европейского сообщества на пересечении торговых путей с достаточно хорошо

развитой транспортной инфраструктурой. Через территорию еврорегиона проходят важнейшие коммуникации, соединяющие страны Западной Европы, Россию, Украину, Беларусь и Прибалтику. Здесь размещены пассажирские и товарные пограничные переходы европейского значения, развита индустрия транспортных перевозок. Приграничные территории еврорегиона богаты разнообразными рекреационными ресурсами, являющимися хорошей основой для развития въездного туризма [1].

Потенциал еврорегиона направлен на развитие экспортных и импортных производств на основе специализации производства и кооперирования с соседними территориями; создание на его территории международных хозяйственных объектов; налаживание сотрудничества в отраслях промышленности, сельского хозяйства, рекреации и туризма; создание транзитных транспортных коридоров; рациональное и комплексное использование. Основные направления деятельности “Еврорегиона “Буг” - содействие развитию взаимовыгодных контактов между соседними регионами в сфере экономики, коммуникации, транспорта, связи, территориального планирования, сотрудничество в социальной и культурной сферах, а также по вопросам экологии, предупреждения чрезвычайных ситуаций. В еврорегионе активизируются процессы по модернизации инфраструктуры международных пограничных переходов европейского значения (“Козловичи”, “Варшавский мост”), небольших межгосударственных пограничных переходов, что позволит увеличить их пропускную способность.

Переход страны к рыночным отношениям и интеграция в мировую рыночную систему диктуют необходимость качественного и полного удовлетворения потребностей экономики республики в транспортном обслуживании на логистических принципах. Поэтому, в рамках регионального объединения рассматриваются проекты совместного использования железнодорожных и автомобильных переходов, их реконструкции и расширения, создания грузовых терминалов. А предприятия Брестской области, Люблинского воеводства и Волынской области нацелены, прежде всего, на получение единого экономического результата в логистической цепи – снижение себестоимости перевозок. Этому способствует множество факторов, среди которые важно отметить, - формирование рынка транспортных услуг, конкуренцию между различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны заказчиков. Высокая доля транспортных издержек, максимальная величина которых достигает 50 % в общих логистических затратах на продвижение товара от первичного источника сырья до конечного потребителя готовой продукции, а также высокая доля транспортной составляющей во внешнеторговой цене товаров мотивируют страны-соседи к сотрудничеству в данной области. Совокупный спрос на транспортные услуги в регионе зависеть будет, прежде всего, от уровня роста показателя ВВП, от стоимости рабочей силы, курса национальной валюты, т. к. эти составляющие определяют торговые отношения в регионе.

“Еврорегион “Буг” обеспечивает эффективность системы коммуникаций, проходящих в направлениях Север-Юг и Запад – Восток. Существующая транспортная и логистическая инфраструктура гарантирует надежную связь Западной и Центральной Европы с Россией и азиатскими странами, а также Стран Балтии с государствами черноморского побережья. Удобное расположение для хранения, перевалки и транзита грузов, высокая плотность транспортной сети, развитые энергетические линии, а также возможности для осуществления грузовых авиаперевозок создают необходимые условия для устойчивого роста данной отрасли и открывают новые возможности для потенциальных инвесторов.

Таким образом, благодаря транспорту приграничных территорий, логистический процесс товародвижения в еврорегионе «Буг» будет трансформироваться в технологическую цепь, а транспорт станет неотъемлемой частью транспортно-производственного процесса. Используя положение Республики Беларусь как транзитного коридора из Западной Европы в Восточную Европу, в Брестской области активизируется реализация конкретных предпринимательских проектов транспортной логистики для увеличения объемов транспортных услуг.

По территории региона проходят крупнейшие коридоры:

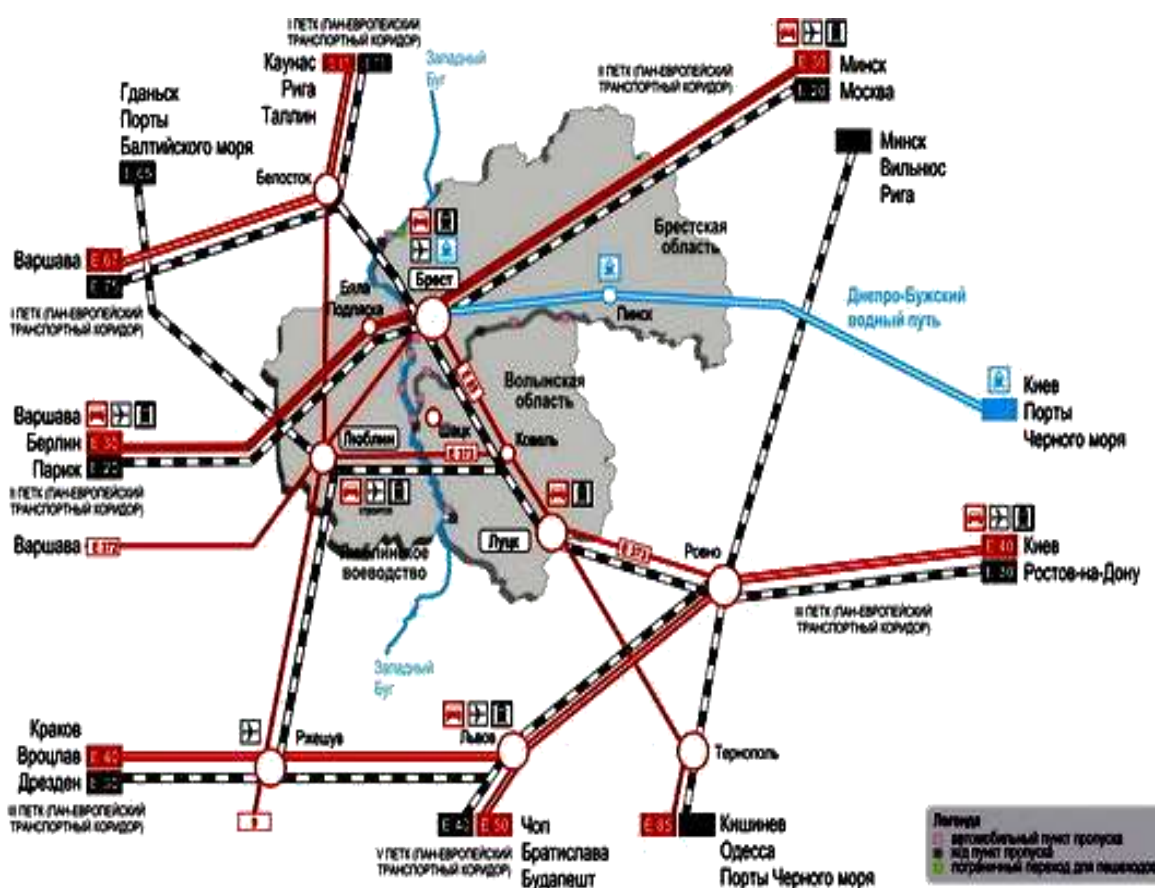


Рисунок 1 – Крупнейшие коридоры в рамках Еврорегиона Буг

- Европейский транспортный коридор II (из Берлина через Варшаву и Брест в Москву и Нижний Новгород);
- Транспортный коридор Балтийское море – Черное море.

Способствовать увеличению объема транзитных перевозок и международного туризма в еврорегионе может комплексное развитие транспортных коммуникаций.

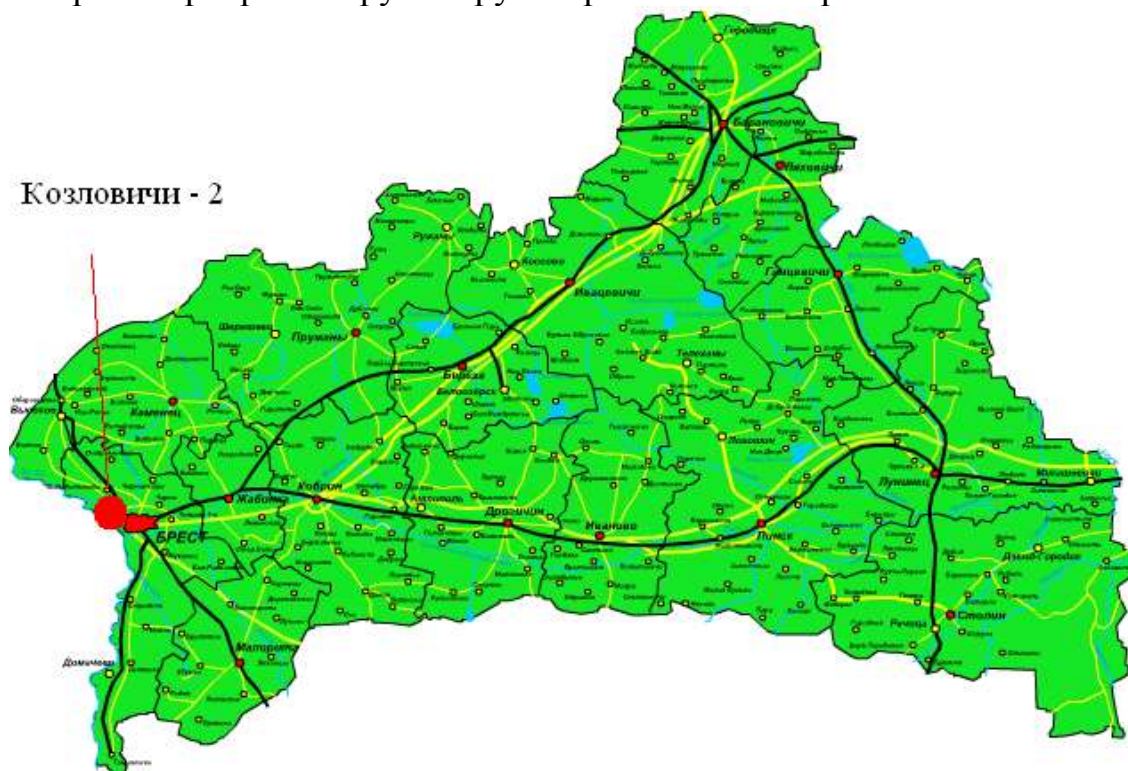
Каждая отдельная территориальная область должна занять свою нишу в этом процессе. Учитывая геополитическое значение Брестской области, проблема использования и расширения логистических транспортных концепций получает все большую актуальность.

В частности, транспортные предприятия Брестской области должны равномерно и оптимально использовать сеть железных и автомобильных дорог, водные и воздушные пути сообщения для оказания транспортных услуг. Расширение коммуникационной инфраструктуры привело бы к сокращению сроков доставки грузов и снижению стоимости грузоперевозок. Для стабильного развития экономики Брестской области и ее значения в структуре еврорегиона, трансграничных связей это должно быть одним из ключевых вопросов в перспективе. Брестская область имеет свои позитивные предпосылки для оказания качественных транспортных услуг. По территории области проходит транзитный коридор Берлин - Варшава - Брест - Минск - Москва, разветвленная сеть железных и автомобильных дорог, прямой путь в Вильнюс и Киев, что создает условия для перевозок пассажиров и грузов. Основные железнодорожные узлы области – Брест, Барановичи, Лунинец, Жабинка. Главные автомагистрали области Брест - Минск, Брест – Гомель. Кроме того, в области (город Брест) имеется международный всепогодный аэропорт 1-й категории, позволяющий принимать и обслуживать тяжелые самолеты типа “Боинг-747”. По рекам Припять, Пина, Мухавец, Стыр, Горынь, Днепроовско-Бугскому каналу осуществляется судоходство. Микашевичский канал служит для вывоза продукции РУП “Гранит” на р. Припять и дальше на Днепр. По территории области проходят также нефтепровод “Дружба” и газопроводы Торжок - Минск - Ивацевичи и Кобрин – Брест - Варшава.

Значительное влияние на развитие транспортной политики в еврорегионе будут оказывать уровень и темпы изменения экономической активности субъектов хозяйствования в приграничных регионах стран – участниц. Брестская область при сотрудничестве с научными центрами региона должна в краткосрочной перспективе разработать программы создания региональной логистической терминальной системы, посредством которой возможно бы было регулировать и координировать сеть грузовых терминалов.

Первоочередной задачей сегодня является создание Брестского регионального логистического центра. Региональные логистические центры обычно называют “мультимедийными грузовыми терминалами”. В отличие от логистических центров фирм это обычно крупные хорошо оснащенные предприятия, предназначенные для оказания логистических услуг другим фирмам на коммерческой основе. Такие логистические центры обычно специализируются на массовой переработке грузов и оказании сопутствующих услуг, при этом за счет массовости операций себестоимость

их деятельности получается невысокой, следовательно и тарифы на них вполне приемлемы для потребителей логистических услуг. Региональные логистические центры более перспективны, чем центры отдельных фирм, через них проходят большие объемы информации и осуществляется управление ею, оптимизация информационных потоков дает больший (нежели в отдельных фирмах) экономический эффект. Таким образом, учитывая, что главная цель логистической терминальной системы – повышение конкурентоспособности белорусских перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг, обеспечение своевременности и качества доставки грузов «от двери к двери», создаваемый логистический центр предложит оптимальные транспортные схемы грузоперевозок. «Козловичи – 2» должен быть расположен около Бреста. И это абсолютно логично. Брест является не только одним из самых больших в Беларуси грузоотправителей и грузополучателей, но и одним из самых крупных узлов автомобильных и железнодорожных коммуникаций. Кроме этого, место расположения логистического центра «Козловичи-2» находится вблизи границы территории свободной экономической зоны «Брест», что позволяет минимизировать затраты при строительстве комплекса и его эксплуатации. Создание логистического центра «Козловичи – 2» полностью совпадает с концепцией и генеральным планом развития СЭЗ «Брест». После завершения реконструкции грузового терминала «Козловичи – 2» пропускная способность его увеличится. Ожидается, что с полным завершением проекта 85 % всех грузов будут идти через «Козловичи – 2». В рамках еврорегиона необходимо также повысить конкурентоспособность белорусских перевозчиков на рынке транспортных услуг путем создания региональной базы данных с характеристиками условий транспортировки грузов грузоперевозчиками Брестской области.



Таким образом, благодаря объединению трех рынков (рынка Беларуси, Польши, Украины), значительному экономическому потенциалу приграничной территории вдоль р. Буг, а также развитию транспортной логистики в регионе, «Буг» предоставляет инвесторам:

- многообразные и выгодные возможности для ведения бизнеса
- выход на рынки Восточной Европы, в частности, возможность организации бизнеса в России
- использование преимуществ для инвесторов (в частности, налоговые и инвестиционные льготы для содействия притоку прямых иностранных инвестиций в экономику Беларуси, Польши, Украины)

Используя опыт Польши в еврорегиональном сотрудничестве, системе построения логистических транспортных систем, Республика Беларусь и Украина будут в дальнейшем активно внедрять и реализовывать логистическую стратегию “точно в срок” (Just in Time) и создавать правовые основы для успешной реализации транспортных проектов.

Развитию же в целом позиции Беларуси в структурах трансграничного сотрудничества может способствовать создание транспортных коридоров международного значения:

• Минск - Слуцк - Микашевичи - Глушковичи - Олевск - Сарны - Львов с ответвлением от Микашевич на Столин. При этом варианте необходимо построить новую железнодорожную линию, протяженностью 260 км и автомагистраль Слуцк - Микашевичи - Сарны, протяженностью 200 км

• Барановичи – Лунинец – Сарны - Львов на основе реконструкции существующих железнодорожных линий и строительства новой автодороги Барановичи - Ганцевичи-Лунинец - Столин - Сарны, общей протяженностью 210 км.

Опыт Польши, Германии, Венгрии, Чехии, Голландии и ряда других стран показывает, что выгодное географическое положение страны позволяет за счет транзита существенно увеличить доходы бюджета. Транспортные и сопутствующие им услуги должны получить в регионе и стране дальнейшее развитие. Определенные шаги в этом направлении уже сделаны. Развитие транспортных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры было определено в качестве одного из приоритетов Программы социально-экономического развития Республики Беларусь. Были разработаны и одобрены ряд документов.

В 2005 году правительством страны была принята “Комплексная программа обеспечения эффективности транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006-2010 годы”, предусматривающая проведение эффективной транспортной политики, способствующей развитию

приграничной инфраструктуры, совершенствованию таможенного законодательства и внедрению современных технологий.

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.

### **Литература**

1 Прокопович А.В. Брестский регион как элемент стратегии устойчивого развития Беларуси / Проблемы региональной политики и регионального анализа IV Всероссийский научный семинар-Смоленск СГУ. 2000 - С 198-200.

2 Филькевич И. А. Проблемы и приоритеты интеграции Республики Беларусь // Вестник Бел гос. у-та. – 2000. - № 1 - С 60-64.

3 Артеменко С. В. Еврорегиональное сотрудничество: специфика и тенденции развития: Сб. науч. тр. географ. ф-та Брестского ун-та: Серия «География» - 1998.- Вып.1.-№ 1. – С 10-14.

4. Соколов Э. Дойти до еврорегионов, стартуя уже сейчас // финансы, учет, аудит – 1996. - № 6 – С. 7-12.

5 Сергеев В. И. Логистика в бизнесе: Учебн. – М.: ИНФРА-М. 2001.