2) Транзитное геополитическое положение Республики Беларусь признано Европейским Союзом, которое, определяя существующие и будущие грузопотоки, выделило на территории страны два (названных Критскими) транзитных коридора — II и IX.



В направлении Запад-Восток республику пересекает Критский коридор II: Берлин (Германия) - Варшава (Польша) - Минск (Белоруссия) - Москва (Россия) - Нижний Новгород (Россия), соединяющий Западную Европу, Польшу, Беларусь и Россию. Европейским Союзом определен высший приоритет для данного транспортного коридора в связи с важным значением перемещающихся по нему торговых потоков между Западом и Востоком.

На территории республики участником коридора является автомобильная дорога М1 /ЕЗО Брест — Минск — Орша — граница Российской Федерации, протяженностью 606 км и двухпутная электрифицированная железнодорожная линия Брест — Минск — Орша — граница Российской Федерации протяженностью 615 км.

В направлении Север — Юг республику пересекает IX Критский коридор, соединяющий города Хельсинки (Финляндия) — Ст-Петербург (Россия) — Москва/Псков (Россия) — Киев (Украина) — Любашевка (Украина) - Кишинев (Молдавия) — Бухарест (Румыния) - Пловдив (Болгария). Автомобильная дорога М8 граница Российской Федерации - Витебск - Гомель - граница Украины является участком IX Критского коридора и имеет протяженность по территории республики 456 км.

Важную роль играет и ответвление коридора 1ХВ Киев - Минск — Вильнюс — Каунас — Клайпеда, в которое входят автомобильные дороги М5 Минск - Гомель, М6 Минск - Гродно и Р28 Першай - Ошмяны - граница Литовской республики (на Вильнюс), протяженностью 468 км. Ответвление 1ХВ обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда. [9, стр. 8]

Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступая на международном рынке как экспортер транспортных услуг.

В общем объеме экспорта услуг 63,5% составляет экспорт транспортных услуг, в том числе железнодорожный транспорт-20,5%, автомобильный транспорт- 12,0% и воздушный транспорт — 1,9%.

Автомобильный транспорт является единственным в мире видом транспорта, способным обеспечивать доставку грузов в прямом сообщении «от двери до двери» - дополнительных погрузочно-разгрузочных операций. Эта его специфическая особенность дополняется еще одним важным фактором - способностью обеспечивать быструю и сохранную доставку грузов в пункты назначения.

Последний фактор реализуется тем лучше, чем четче будет организовано выполнение всех работ по подготовке и обеспечению перевозочного процесса. Однако организация автомобильных перевозок грузов из одной страны в другую - процесс сложный, требующий соблюдения международных конвенций и соглашений по перевозкам и транзиту, высокого качества обслуживания, точного исполнения условий контракта, соблюдения таможенных и государственных законов. Сложность управления международными перевозками заключается в том, что необходимо управлять объектом (грузом), находящимся за тысячи километров от управляющего, который должен принимать оперативные решения с учетом постоянно меняющейся обстановки и необходимости своевременной и сохранной доставки груза.

Поэтому эффективность и качество всего транспортного процесса в большой степени зависит не только от грузоотправителя и перевозчика, но иот ряда посредников, принимающих участие в международных перевозках. Такими посредниками в международных транспортных операциях являются специализированные предприятия, фирмы, объединения, осуществляющие разнообразные функции по поручению владельца груза при его перемещении с момента подготовки товара к транспортировке до момента сдачи его потребителю.

Посредничество в области международных перевозок все больше охватывает необходимый комплекс услуг и операций, называемый транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО). В международной практике под ТЭО понимается особый вид специализированной деятельности по организации доставки грузов и выполнению соответствующих этому услуг, осуществляемый экспедитором для грузовладельца по договору, предусматривающему экспедиционное вознаграждение.

Темпы развития промышленного и сельскохозяйственного производства, значительные объемы капитального строительства, возросший товарооборот повысили роль междугородных перевозок грузов в регионе. Автомобильный транспорт в этом виде перевозок имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта:

* ускорение доставки грузов,
* сокращение количества перевалок,
* повышение степени сохранности грузов.

Использование автомобильного транспорта для междугородных перевозок позволяет исключить нерациональные, т.е. на короткие расстояния, перевозки железнодорожным транспортом.

Широкая специализация и кооперирование производства, концентрация баз снабжения в крупных городах потребовали организации устойчивого, ритмичного и в короткие сроки перевозочного процесса в междугородном сообщении. В республике проводится систематическая работа по оптимизации перевозок грузов. Основные перевозки и грузооборот в междугородном сообщении осуществляются автомобильным транспортом.

Всевозрастающие объемы междугородных перевозок привели к необходимости организации их по принципу, который обеспечил бы ускорение доставки и сохранность грузов, наилучшее обслуживание грузоотправителей-грузополучателей с учетом режимов их работы по приемке-выдаче грузов и высокоэффективное использование подвижного состава.

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы Республики Беларусь является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающей кратчайший путь европейским странам с Восточным и Азиатским континентами. Но чтобы транспортные системы Беларуси как можно быстрее преобразились в транспортные системы мирового уровня, необходимо осуществить комплексную модернизацию всей транспортной отрасли. В основу модернизации должен быть положен принцип системного построения рационального транспортного комплекса с использованием современных знаний, упреждающего выполнение комплексных фундаментальных исследований, направленных на решение первоочередных проблем формирования национального транспортного комплекса.

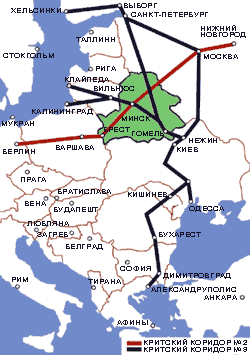
Первой такой проблемой является поиск наиболее рациональных вариантов структурной организации транспортной системы страны как единого целого. Настала объективная необходимость в системном осмыслении глубоких структурных преобразований на транспорте и создании новой структурной организации, обеспечивающей управление направленным развитием всей транспортной системы страны.

Вторая проблема, которая требует разрешения, - транспортные ресурсы и их рациональное использование в единой транспортной системе страны. Как известно, к числу транспортных ресурсов, как основных системных качеств, относятся: пропускная способность транспортных сетей всех видов транспорта и провозная способность транспортных средств, которые используют эти сети.

Создать и реализовать в современных условиях эффективную стратегию управления направленным развитием отрасли без наличия достаточно глубокой научной разработки фундаментальных проблем организации, механизмов разрешения противоречий, рационального комплексного использования ресурсов, практически невозможно. Это обусловлено тем, что в процессе современного развития возникают принципиально новые проблемы, не имеющие аналогов в прошлом, для решения которых требуется поиск новых методологических подходов и новых средств их разрешения. Потребность в таких новых подходах проявляется и имеет особую значимость в переходных периодах развития социальных формаций, при переходе к новым рыночным отношениям, когда роль государственного регулирования не только не должна снижаться, а значительно усиливается в целях повышения уровня организации общества и государства, но не исключает активизацию процессов самоорганизации.

**Транспортный коридор № 9** соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, пересекает территорию республики с севера на юг и проходит в обход крупных промышленных центров Беларуси - Витебска, Могилева, Гомеля.

Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора №9 составляет: направление Терюха - Гомель - Витебск - Езерище - 489 км; направление Гудогай - Молодечно - Минск - Жлобин - 372 км,  из которых 185 км - электрифицировано.



**Транспортный Общеевропейский коридор №2** Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров, в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков в сообщении Запад - Восток. В пределах Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по направлению Брест - Минск - Орша - Осиновка.

Участок транспортного коридора №2 (Красное(Россия)/Осиновка (Беларусь) - Брест) является двухпутным, полностью электрифицированным и оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизацией.

Транспортный коридор №2 характеризуется следующими техническими характеристиками:  
  
**Эксплуатационная длина** - 611 км  
**Развёрнутая длина** - 1206 км  
**Протяженность прямых участков пути** - 77,2%  
**Протяжённость кривых** - 22,8%   
**Допустимые скорости движения:** грузовых поездов - 80-90 км/ч, пассажирских - до 140 км/ч.

Следует отметить, что расстояния показанные не рисунке 2 являются кратчайшими, что позволяет снижать издержки до минимума. Но это уже проверенные временем «коридоры», а что же с остальными?

Вокруг территории Беларуси развилась так же масштабная сеть авто- и ж/д дорог, которые так же активно используются. Для нашей страны будет крайне выгодным привлечь международных перевозчиков: мы им минимизируем издержки за счёт сокращения пробега (включая все из этого вытекающие последствия), а они нам валюту.

Для данного анализа следует взглянуть на карту и некоторые цифры: