

9. Экологические, медико-биологические и социально-экономические последствия катастрофы на ЧАЭС в Беларуси / Под ред. Е.Ф. Коноши, И.В. Ролевича. — Мн., 1996.

## **ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*Р.Б. Ивуть*

*Белорусская государственная политехническая академия, Республика Беларусь*

Республика Беларусь и Брест находятся в пределах коридора Восток-Запад, который по международной классификации числится под №2 и функционирует по направлениям: страны Западной Европы-Брест-Минск-Орша-Москва (решается вопрос о его продлении до Нижнего Новгорода). По территории республики в рамках этого коридора проходит двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью 615 км, обеспечивающая скорости движения грузовых поездов до 80 км/ч, пассажирских - до 140 км/ч, а также автомобильная дорога Брест-Минск-граница России протяженностью 606 км, которая реконструируется и модернизируется в целях достижения уровня их технического состояния, соответствующего требованиям международного стандарта.

По территории республики проходят два общеевропейских транспортных железнодорожных коридора: Брест-Минск-Осиновка (транспортный коридор №2) и Езерище-Гомель-Терюха (транспортный коридор №9), а также ответвления №9Б Гудогай-Минск-Гомель-Терюха. Придавая приоритетное значение развитию второго транспортного коридора, соединяющего Запад через Беларусь и Россию с государствами Азии, Белорусская железная дорога совместно с Министерством путей сообщения Российской Федерации, Польскими государственными железными дорогами и АО «Германские железные дороги» заключили 24 апреля 1995 года Соглашение о сотрудничестве в области модернизации, реконструкции и развития железнодорожного коридора Берлин-Варшава-Минск-Москва.

Автомобильная дорога М1/Е30 Брест-Минск-граница Российской Федерации является участком Критского коридора №2, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию и определенного Европейским Союзом наиболее приоритетным среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом.

Европейская Комиссия в рамках программы ТАСИС в 1992-1993 годах оказала содействие в проведении исследований в подготовке ТЭО и разработке проекта развития автомобильной дороги Брест-Минск-граница Российской Федерации.

Правительство Республики Беларусь в январе 1994 года приняло решение о проведении модернизации этой автомобильной дороги в целях доведения ее параметров до международных стандартов в соответствии с требованиями Европейско-

го Соглашения о международных автомагистралях (СМА). По результатам оценки технического состояния дороги и на основании ТЭО, разработанного экспертами Европейского Сообщества потребуется 155 млн. ЭКЮ, в том числе валюта составит 109 млн. ЭКЮ.

В соответствии с Соглашением о предоставлении займа между Республикой Беларусь и ЕБРР, подписанным в 1994 году, банк предоставил кредит, эквивалентный 45 млн. ЭКЮ. Соглашением предусмотрено, что финансирование проекта должно осуществляться за счет кредита ЕБРР.

В соответствии с разработанной Генеральной схемой размещения объектов сервиса на автомобильной дороге Брест-Минск-граница Российской Федерации функционирует 16 объектов дорожного сервиса, включающих автозаправочные станции, кафе, мотели, кемпинги, платные стоянки, станции технического обслуживания автомобилей. Кроме того, имеется 33 объекта сервиса, где участники дорожного движения могут приобрести продукты питания и товары первой необходимости. В стадии строительства находится 9 объектов сервиса, предусматривающих оказание водителям и пассажирам полного комплекса необходимых услуг. Выдано разрешение на строительство еще 34 таких объектов. Таким образом, будет практически полностью завершено формирование структуры сервисного обслуживания на этой дороге.

Проведенные белорусскими специалистами исследования и проектные разработки показывают, что для приведения входящих в Критский коридор №9 и его ответвлений дорог и дорожных сооружений в соответствии с требованиями Соглашения о международных автомагистралях и для создания необходимых скоростных, комфортабельных и безопасных условий для участников дорожного движения необходимо 320 млн. долларов США.

Служба дорожного сервиса на автомобильных дорогах, входящих в Критский коридор №9 и его ответвление, развито крайне недостаточно. Многие объекты сервиса не имеют должного архитектурного оформления, не оказывают водителям и пассажирам полного комплекса необходимых услуг и т.д..

За последние 10 лет потоки легкового автотранспорта через границу Беларуси и Польши увеличились более чем в 90 раз, грузового - в 11,5 раз. К такому скачкообразному росту автотранспортных потоков приграничная инфраструктура республики не была готова. Несмотря на проведенные в последние годы мероприятия по развитию приграничной инфраструктуры, имеется большой дефицит пропускной способности переходов как для легкового, так и для грузового транспорта. Кроме того, пограничные переходы характеризуются низким уровнем развития культурно-бытовой инфраструктуры - автокемпингов, охраняемых стоянок, станций технического обслуживания и других объектов придорожного сервиса. В результате происходит загрязнение окружающей среды, обостряется социальная и криминогенная обстановка.

В перспективе до 2000 года ожидается увеличение в два раза количества грузо- и пассажиропотоков на международных автомобильных перевозках, что еще

более усугубит ситуацию, если не предпринять срочных мер по решению этих вопросов.

## **EFEKTY WSPÓLPRACY TRANSGRANICZNEJ NA PRZYKŁADZIE: EIPOS – DREZNO - EIPOS – KIELCE**

*Maria Żygadło*

*Politechnika Świętokrzyska, Kielce, Polska*

### **1. Podstawy działalności i założenia współpracy**

Na podstawie umowy z dn. 3 kwietnia 1996 roku utworzono w Kielcach Europejski Instytut Kształcenia Podyplomowego – EIPOS Kielce. Instytut powstał przy Politechnice Świętokrzyskiej we współpracy z Wyższą Szkołą Pedagogiczną i uzyskał rejestrację sądową jako stowarzyszenie naukowe.

Instytut funkcjonuje na zasadach przedstawicielstwa zagranicznego macierzystej jednostki mieszczącej się przy Uniwersytecie Technicznym w Dreźnie.

#### **1.1. Charakterystyka EIPOS Drezno**

Europejski Instytut Kształcenia Podyplomowego przy Uniwersytecie Technicznym w Dreźnie powołany został do życia we wrześniu 1990 roku. Celem stowarzyszenia jest stymulowanie i realizacja podyplomowego kształcenia na obszarze całej Europy. Kształcenie podyplomowe wg założeń statutu realizuje się w formie studium zaocznego, a także poprzez kursy, działalność publikacyjną i udostępnianie baz danych. Uczestnictwo w kształceniu jest odpłatne, aczkolwiek istnieje możliwość uzyskania zwolnienia z opłaty na podstawie decyzji Prezydium Stowarzyszenia.

Do głównych zadań Stowarzyszenia należą [1]:

- badanie rynku w zakresie potrzeb kształcenia podyplomowego,
- opracowanie programów stosownie do potrzeb kształcenia podyplomowego,
- rozwijanie metodyki kształcenia dla potrzeb kształcenia podyplomowego,
- marketing ofert kształcenia przez Stowarzyszenie.

Stowarzyszenie może realizować swoje statutowe cele ze środków pozyskiwanych z następujących źródeł:

- z wpływów z opłat za uczestnictwo w kursach kształcenia podyplomowego,
- wpływów z opłat członków zwyczajnych i wspierających,
- wpływów ze zleceń na realizację badań, darowizn i subwencji,
- dochodów z dóbr Stowarzyszenia.

#### **1.2 Cele współpracy transgranicznej**

Inicjowanie działalności Stowarzyszenia ma szczególnie doniosłą rolę do spełnienia w wyrównywaniu różnic w poziomie kompetencji zawodowych, świadomości