

УДК: 316.4.063.3(476)(4:5)

*Киряченко В.В.,
д.с.п., профессор, проректор Гомельского
государственного технического
университета им. П.О.Сухого,
Республика Беларусь*

БЕЛАРУСЬ КАК СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО И ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗОВ

Республика Беларусь, будучи внутриконтинентальным государством, не имеет выхода к морским побережьям, не имеет своих портов. Вместе с тем, Страна обладает не менее значимым стратегическим ресурсом – расположением в центре географической Европы, на перекрестке основных транспортных маршрутов из Западной Европы в Россию, из государств Черноморского побережья в страны Балтии. Основные транспортные потоки проходят в направлениях на восток – в Россию и страны Азиатского региона, на север – в порты Балтийского моря, на запад – в страны Европы, на юг – в страны Черноморского региона. Территорию Беларуси пересекают два важнейших транспортных коридора, по международной классификации определенные под номером II (Запад – Восток) – «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород» и IX (Север – Юг) – «Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Кишинев» с ответвлениями IXA «Клайпеда – Вильнюс – Минск – Гомель» и IXB «Калининград – Вильнюс – Минск – Гомель – Киев – Кишинев».

Транспортная структура Республики Беларусь включает в себя железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный виды транспорта.

Железнодорожный транспорт Беларуси является составной частью евроазиатского комплекса и обслуживает макрологистическую систему международного перемещения грузо- и пассажиропотоков.

По территории Беларуси проходят такие крупные международные железнодорожные магистрали, как «Брест – Минск – Орша» (отрезок главной оси транспортного коридора «Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва»; «Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно – Лунинец – Барановичи – Лида», соединяющий Украину со странами Балтии, и «Гомель – Могилев – Витебск – граница Российской Федерации», соединяющий Украину с Санкт-Петербургом. Через территорию Республики Беларусь также осуществляется и транзитный грузопоток из «России в Россию», – из Центральной России в Калининградскую область. Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет 5,5 тыс. км. Плотность белорусских железных дорог достигает 27 км на 1000 км², что позволяет обеспечивать достаточно эффективное перемещение как белорусских, так и межгосударственных грузо- и пасса-

жиропотоков [1, с.303-304]. Белорусские приграничные железнодорожные узлы и в прямом, и в переносном смысле соединяют европейские и евразийские регионы: пограничная инфраструктура железной дороги на западных белорусских границах организована с учетом стыковки железнодорожных линий с различной – широкой «евразийской» и узкой «европейской» шириной колеи.

По уровню развития автодорожной сети Республика Беларусь занимает одно из ведущих мест среди стран СНГ. Автомобильная дорога М-1/Е-30 «Брест – Минск – граница Российской Федерации» является участком Критического коридора II «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород», соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию, протяженность которого на территории республики составляет 609 км. Автомобильная дорога М-8/Е-95 «граница Российской Федерации – Витебск – Могилев – Гомель – граница Украины» пересекает территорию республики с севера на юг и является участком Критического транспортного коридора IX, соединяющего Финляндию, Эстонию, Латвию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, имеет протяженность 456 км. Ответвление этого коридора IXB «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград» имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда (рис.1).



Рисунок 1. Европейские транспортные коридоры II и IX с ответвлением IXB, пересекающие Республику Беларусь

Структура трубопроводного транспорта Беларуси включает в себя газопроводы и нефтепроводы, связывающие Республику Беларусь с Россией, Украиной, Литвой и Польшей. Общая протяженность нефтепроводов, проходящих по территории республики, составляет свыше 3 тыс. км.

Нефтепроводы страны представлены высокопроизводительными системами «Дружба»: Куйбышев – Унеча – Мозырь – Брест; Унеча – Полоцк; Мозырь – Броды – Ужгород; Полоцк – Вентспилс; Сургут – Полоцк. Трубопроводящая структура Беларуси обеспечивает как импорт сырой нефти для нефтеперерабатывающих заводов республики, так и транзит сырой нефти в страны Западной Европы.

Составной частью транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь является речной транспорт, обеспечивающий перевозки грузов и переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах Припяти, Днепра, Сожа, Березины, Немана, Западной Двины. Кроме внутренних перевозок, в транспортно-логистическом арсенале Беларуси имеется водный путь международного значения: Буг – Припять – Днепр – Черное море.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс государственных предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как по своей территории, так и за ее пределами.

Из главной воздушной гавани страны – международного аэропорта Минск-2 – выполняются все рейсы в города Европы, Азии, Америки и Африки. Географическое расположение областных аэропортов по периметру страны позволяет обеспечивать оптимальные условия для транзитных технических посадок на дозаправку воздушных судов зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полеты из центрально-азиатских стран в Европу и из государств Ближнего Востока в страны Скандинавии.

Таким образом, развитие и интегрирование транспортной системы Беларуси в экономику государств Европейского и Евразийского союзов, реализация возможностей транспортных артерий Беларуси позволяет обеспечить кратчайший и безопасный путь, минимизируют ресурсные и временные затраты при прохождении грузо- и пассажиропотоков между странами Европейского и Евразийского союзов, а также государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

Не менее значимым стратегическим ресурсом Республики Беларусь в качестве связующего звена интеграционных процессов между государствами Европейского и Евразийского союзов является ее срединный культурно-цивилизированный статус – флуктуации (fluctuation – от лат. колебание) между культурно-цивилизационными Севером и Югом, Востоком и Западом. В Беларуси, географически расположенной в самом центре Европы, встретились, переплелись и разграничились два основных типа культуры, два типа цивилизации: западная (европейская) и восточная (евразийская). Варяги, французы, немцы, тагаро-монголы – кто бы и куда бы ни двигался с севера на юг или с юга на север, с запада на восток



Рисунок 2. Взаимодействие политической, экономической и ментальной составляющих в управлении социокультурными процессами

ток или с востока на запад, – все они оставляли свои следы не только в материальной и духовной культуре, но и в генотипе белорусов. История распорядилась так, что Беларусь, в том числе и без ее согласования, в течение столетий являлась местом, где «притирались», адаптировались друг к другу две цивилизации, две культуры – восточная и западная (рис.2).

В разное время различные части территории и населения современного белорусского государства входили в состав Киевской Руси, Великого княжества Литовского, Русского и Жемойтского, Речи Посполитой, Российской империи, Советского Союза. Национальный состав дореволюционной Беларуси характеризовался следующим образом: в сельских населенных пунктах проживало до 90% всего населения, в том числе 98% этнических белорусов. Но национальная структура белорусских городов и местечек выглядела принципиально иначе: еврейское население составляло 57,5% жителей; этнические белорусы – 17,1%; русские – 16,7%; поляки – 6,1% [3, с.95].

Но реальность заключалась и в том, что переехавшим в города этническим белорусам для получения образования в университетах Варшавы или Вильны необходимо было освоить польский язык либо русский для дальнейшего поступления в Санкт-Петербургский или Московский университеты. Эта языковая ситуация привела к тому, что в процессе становления молодого белорусского государства в соответствии с договором между РСФСР и Советской Социалистической Республикой Белоруссии (ССРБ) от 21 января 1921 г. было определено, что в отношениях между государственными учреждениями на территории молодого государства устанавливается равноправие не одного или двух, а сразу четырех языков: белорусского, русского, польского и еврейского [3, с.118].

Таким образом, объективная реальность межнационального взаимодействия сформировала у белорусов ментальную толерантность (рис.3).

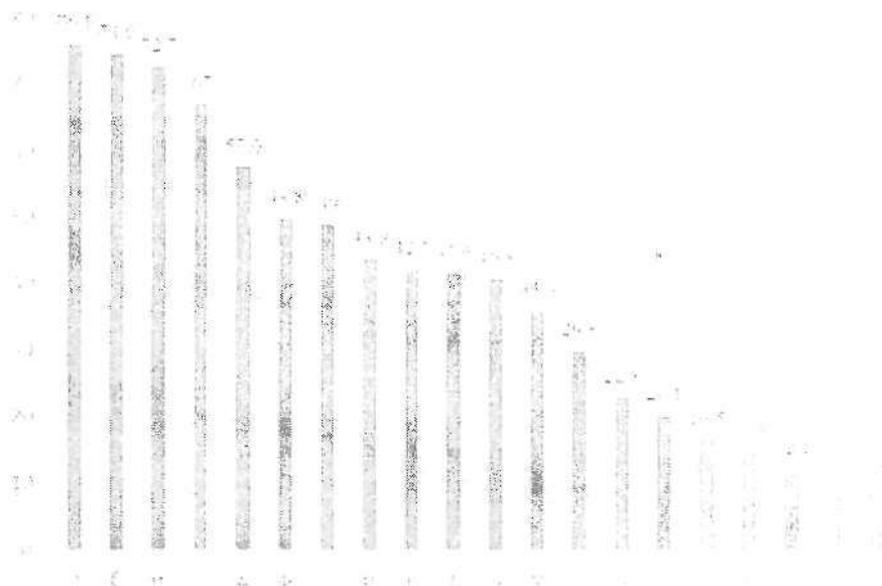


Рисунок 3. Ментальный автопортрет белорусов:

- п* - гостеприимство; *б* - трудолюбие; *и* - теплота и сердечность в отношениях между людьми, совестливость и сострадание; *ж* - толерантность (терпимость к другим взглядам, традициям, обычаям); *д* - коллективизм (один за всех и все за одного); *ф* - стремление к медленным, постепенным общественным изменениям; *з* - патриотизм; *р* - уважение младшими старших и забота старших о младших; *в* - уважение традиций, следование им; *т* - созерцательность, мечтательность; *л* - чувство долга, стремление оказать помощь представителям своей нации; *м* - духовность (преобладание духовных ценностей над материальными); *а* - стремление к личной свободе, независимости; *н* - законопослушание; *к* - обязательность, верность слову, принятому решению; *у* - стремление к быстрым, радикальным общественным изменениям; *е* - индивидуализм; *г* - точность, аккуратность; *о* - предприимчивость, расчетливость; *с* - соревновательность, конкуренция

Менталитет представляет собой сильный, в значительной степени неосознанный, эмоционально насыщенный, идущий от поколения к поколению своеобразный «звон предков», слой исторической памяти, «спрессованного» социального опыта как предыдущих, так и ныне живущих поколений, предопределяющий синхронизацию переживаний и алгоритмов социального действия большинства членов социума, обеспечивая его целостность в пространстве и времени в различных, в том числе кризисных, условиях общественного развития. В периоды устойчивого, «общественного консенсуса» этнонациональные отличия представляются незначительными, не оказывающими существенного влияния на геополитические, экономические, социокультурные процессы. Опыт деятельности полиэтнических государств, в том числе советский, подтвердил, что в периоды общественного согласия различающиеся ментальные характеристики этносов проявляются на уровне культурно-бытовых различий (национальная кухня, одежда, музыка, литература, поэзия, архитектура). В данном контексте этнонациональные особенно эти

создают поликультурную, «многоцветную» гармонию различающихся, но положительно комплементарных, взаимодополняющих культур. Достигнутый в Советском Союзе межэтнический и межнациональный консенсус позволил советским идеологам объявить о создании беспрецедентной новой исторической общности – советского народа [4, с.319].

Многовекторная политика, проводимая Президентом и Правительством Республики Беларусь, не является продуктом досужих рассуждений в тиши кабинетов, многовекторность для республики «придумала» сама жизнь. Выработанная веками норма поддержания добрососедских отношений как с «ближними», так и «дальними» соседями, потребность в рынках сбыта продукции, выпускаемой машиностроительным, аграрным, нефтехимическим и другими комплексами страны, и, в свою очередь, необходимость приобретения за рубежом своей страны сырья и комплектующих сформировали у белорусов ментально определенную норму поддерживать не только взаимовыгодные, но и эмоционально насыщенные теплые, добрососедские отношения как с «ближними», так и с «дальними» соседями. Очевидно, не случайно при поиске площадки для переговоров по сложнейшей ситуации в Украине была выбрана столица Беларуси – г. Минск. Здесь во Дворце Независимости после 15 часов напряженных переговоров 12 февраля 2015 года была подписана Декларация Президента Российской Федерации, Президента Украины, Президента Французской Республики и Канцлера Федеративной Республики Германии в поддержку Комплекса мер по выполнению минских соглашений. И в настоящее время именно в Минске работает Контактная группа по урегулированию ситуации на востоке Украины.

Литература:

1. *Логистика: учебное пособие / И.М.Баско; под ред. д-ра экон. наук, проф. И.И.Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007. – 431 с.*
2. *Сухонос, Н.И. Транспортный комплекс Республики Беларусь и транзитный потенциал: состояние, развитие и перспективы / Н.И.Сухонос // Вестник БрГУ им. А. С. Пушкина. Сер.2. – 2012. – № 1 – с. 96-102.*
3. *Ширьев, Е.Е. Беларусь: Русь Белая, Русь Черная и Литва в картах / Е.Е.Ширьев. – Минск: Наука и техника, 1991. – 118 с.*
4. *Кириенко, В.В. Белорусская ментальность: история, современность, перспективы. / В.В.Кириенко. – Гомель: ГГТУ им. П.О.Сухого, 2009. – 319 с.*