Фото Анатолия КЛЕЩУКА.

■ В путь!

«СЕ» ЕДЕТ: от границы до границы

Корреспонденты «Союза—Евразии» отправляются в дорогу с дальнобойщиками

Мы говорим о том, что Беларусь — страна в центре Европы и имеет большой транзитный потенциал. Но насколько мы его используем? Что мешает большему количеству перевозчиков выбирать именно белорусские дороги при прочих равных? И вообще, насколько комфортно перемещаться по Беларуси водителям грузовых машин? Для того чтобы ответить на эти вопросы, наши корреспонденты отправятся в дорогу с одним из них.

Пока мы не знаем точно, с кем нам предстоит путешествовать, решили предварительно пообщаться с Константином Веремейчиком — водителем компании «Янстронг», который за рулем грузовика не первый год и объездил не один десяток стран. «В гостиницах мы не ночуем, еду стараемся брать с собой. Иногда один прием пищи, например, в Венгрии, может обойтись дороже суточных, рассчитанных на весь день. Поэтому еду храним во встроенном холодильнике и разогреваем на газовых горелках. Спим в машине, потому что отвечаем за сохранность груза», — рассказывает он.

По словам Константина, для дальнобойщика важны три вещи — качество дорог, придорожный сервис (уборные и горячий кофе) и стоянки, на которых можно остановиться, чтобы поспать. Придорожный сервис, по мнению водителя, в нашей стране хуже, чем в Западной Европе, но значительно лучше российского, что пропорционально и стоимости дорог. В последние годы в Беларуси три важных составляющих улучшились. «У нас не такая высокая конкуренция. В Евросоюзе заправки «отвоевывают» клиентов: например, заправившись на определенную сумму, можно получить бесплатную кружку кофе или без платы посетить душ, который, кстати, в Беларуси редко встретишь», — делится опытом Константин.

Что касается транзита в целом, то мы, пожалуй, недооцениваем его значение для отечественной экономики. Дмитрий Воронцов, директор компании «Янстронг» и член минского отделения Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, рассказал, что сегодня в нашей стране у международных перевозчиков работает порядка 14 тысяч грузовиков, и среди тех компаний, что не под крылом ассоциации, — около 7 тысяч. «На каждую машину, считайте, полтора водителя — это уже задействовано около 30 000 людей. Плюс офисные сотрудники. Я не обладаю подробной статистикой, но могу предположить, что порядка 150 000 специалистов заняты в транспортной логистике — одной из самых прибыльных для экономики страны областей», — рассказывает директор.

— Транзит — это огромная отрасль, которую необходимо развивать. Как представитель транспортной компании могу сказать, что пока мы уступаем в этом полякам, литовцам, украинцам и россиянам. Для сравнения: в Беларуси на 10 миллионов населения — почти 15 тысяч машин, в Литве — на 3 миллиона порядка 25 тысяч. Куда большее количество денег благодаря географическому положению могло бы оставаться в стране за счет зарплаты водителей, оплаты налогов и заправки топливом, — говорит Дмитрий Воронцов. По его мнению, от развития сферы выигрывают все: и государство, и бизнес.

На этой неделе «СЕ» планирует отправиться в путешествие по трассе М-1 (Е30) Брест — Минск — граница Российской Федерации. Она является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот коридор определен Европейским союзом как высший приоритет (по нему проходят торговые потоки между Востоком и Западом). Мы задались целью ощутить все особенности работы дальнобойщика: чтобы лучше понять, что такое Беларусь транзитная. Обо всех подробностях путешествия можно узнать в режиме реального времени на портале «Звязды» в прямой онлайн-трансляции **www.zviazda.by.** Обобщающую статью читайте в следующем номере «Союза—Евразии».

Вероника ПУСТОВИТ.
pustavit@zviazda.by

БЛИЗКОЕ ПЛЕЧО

Объем торговли в 2015 году между Латвией и Беларусью уменьшился, в то же время взаимные инвестиции выросли

В этом году планируется организовать целую сессию торговых миссий для латвийских компаний в Беларуси, работающих в таких отраслях, как транспорт, туризм, инженерные науки, здравоохранение. Латвия традиционно сотрудничает с Беларусью в отраслях торговли, транзита и логистики, туризма, легкой промышленности и других, где важное значение имеют географическая близость, обширные контакты на уровне предпринимателей и различные форматы экономического сотрудничества — Латвийско-Белорусская межправительственная комиссия, Латвийско-Белорусский совет делового сотрудничества, а также Латвийское внешнеэкономическое представительство в Беларуси. Весной, во время встречи с Чрезвычайным и Полномочным Послом Республики Беларусь в Латвии Мариной Долгополовой, вице-премьер и министр экономики Латвийской Республики Арвилс Ашераденс призвал расширить сотрудничество не только в традиционных отраслях, но и в сфере информационно-коммуникационных технологий, образования и науки, а также в области энергетической эффективности.

По торговому обороту Беларусь является четвертым по значимости партнером Латвии по внешней торговле вне ЕС (после России, Китая и Швейцарии) и пятнадцатым среди всех торговых партнеров Латвии, свидетельствует информация министерства экономики Латвийской Республики. В прошлом году товарооборот между Латвией и Беларусью в денежном отношении уменьшился на 9,5% и составил 450,43 млн евро, из которых латвийский экспорт — 150,91 млн евро, а белорусский импорт — 299,53 млн евро. Главные группы товаров латвийского экспорта в Беларусь: оборудование электрогенераторов; медицинские инструменты и оборудование; протезы частей тела; медикаменты; алкоголь.

Латвия в Беларуси закупает, главным образом, продукты переработки нефти, древесные материалы; железо и полуфабрикаты из нелегированной стали; средства для удобрений.

Несомненно, что на стоимость торговых сделок между двумя государствами повлияли изменения валютного курса (рост стоимости евро по отношению к белорусскому рублю), а также взаимное эмбарго между Россией и ЕС.

Латвия и Беларусь — граничащие между собой государства, поэтому значимую роль в экономическом сотрудничестве играет транзит. Латвия — в числе главных ворот для белорусского торгового экспорта. Товары из Беларуси образуют примерно 20% от общего латвийского объема транзита — одного из самых важных «кирпичиков» экспорта услуг. Беларусь везет через Латвию в основном нефть и нефтепродукты, а также продукты химической промышленности.

Важной составляющей сектора являются перевозки контейнерным поездом ZUBR, которые были начаты в 2009 году. Через Беларусь транзитом в латвийские порты идут грузы также из России. На белорусский транзит грузов через Латвию (Лиепайский порт) негативно влияет демонтаж рельсов в Литве (на маршруте Мажейкяй — Реньге) по дороге в Латвию осенью 2008 года, который стал следствием конфликта между владельцем завода по переработке нефтепродуктов в Мажейкяе и Литовской железнодорожной компанией по поводу железнодорожных тарифов в Клайпеду. Компромисс в разногласиях не был найден, и Литовская железная дорога, опасаясь, что нефтеперерабатывающая компания Orlen Lietuva часть грузов начнет перевозить по Латвийской железной дороге в какой-то из латвийских портов, рельсы демонтировала и до сих пор не восстановила. В литовском Клайпедском порту, который находится неподалеку от Лиепая, переваливается огромный объем белорусских товаров, однако, чтобы уменьшить расходы на транспортировку белорусских грузов, необходимо не столько восстановить демонтированный участок железной дороги Мажейкяй — Ренге, сколько возобновить железнодорожное сообщение на латвийском участке в Вайноде.

В соответствии с данными Lursoft в Латвии работают 2263 предприятия с белорусским капиталом. По статистическим данным Банка Латвии, в конце 2015 года белорусские накопленные прямые инвестиции в Латвии составили 25,3 млн евро (в сравнении с 2014 годом они выросли на 0,4%). В Беларуси же латвийские накопленные прямые инвестиции составили 50,9 млн евро (в сравнении с 2014 годом они выросли на 19,4%). Белорусский капитал был вложен в такие отрасли, как сельское, лесное и рыбное хозяйство, транспорт и хранение, финансы и страхование, операции с недвижимостью. Латвийские инвестиции в Беларуси, по данным министерства иностранных дел Латвийской Республики, были также вложены в сельское, лесное и рыбное хозяйство, кроме того — в обрабатывающую промышленность, строительство, оптовую и розничную торговлю, авторемонт и ремонт мотоциклов, информационно-коммуникационные технологии, финансы и страхование, профессиональные, научные и технические услуги.

Марис КИРСОНС,
г. Рига.