

ОТ ГРАНИЦЫ ДО ГРАНИЦЫ: взгляд из кабины водителя



Александр Хомяков — водитель компании «Янстронг» с более чем 30-летним стажем. Корреспонденты «СЕ» проехали с ним от белорусско-польской границы до российского Смоленска через всю Беларусь, чтобы понять, насколько отечественная транзитная система заботится о тех, кто в ней напрямую задействован, — дальнбойщиках.

Мы проехали 700 километров на фуре через всю Беларусь. Наш путь лежал по дороге М-1, которая является частью второго трансъевропейского транспортного коридора. Именно по ней чаще всего транзитом перевозят грузы из стран ЕС в сторону участниц ЕАЭС. Наш водитель Александр Хомяков держал путь из Венгрии, где в машину загрузили машинное масло, в Уфу, столицу Башкортостана.

Перевозим грузы — пополняем бюджет

На прошлой неделе Советом министров была утверждена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала Беларуси на 2016—2020 годы. Один из ее целевых показателей — увеличение доходов от транзита к 2020 году до 1525,1 млн долларов (включая доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта). Транзитные перевозки грузов за 2015 год составили около 378,3 млн долларов США, а отчисления в бюджет — 56,6 млн долларов США. И эти цифры — явно не предел.



На заправке.

Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков насчитывает порядка 1000 организаций. У большинства из них от 1 до 10 фур и буквально у десятка компаний — 50-100. «Развитие транзитной системы Беларуси выгодно всем: государству, перевозчикам, водителям, их семьям, которые часто живут на зарплату мужа и отца», — считает директор компании «Янстронг» Дмитрий Воронцов. При этом транзит — одна из самых прибыльных для экономики страны статей.

Еще лет 7-10 назад одна из главных претензий, которая высказывалась в СМИ относительно транзита, заключалась не столько в качестве дорог, сколько в уровне придорожного сервиса. В чем проблемы теперь? Мы поискали ответы на самом осязаемом уровне, чтобы и понять, насколько комфортно водителям грузовых машин передвигаться по белорусским дорогам.

Тяжела и неказиста жизнь простого... дальнбойщика

Прежде, чем искать достоинства и недостатки транспортной системы, мы попытались понять, что действительно важно для водителя. По словам Александра Хомякова, в отношении придорожного сервиса это: бесплатная стоянка, наличие на ней доступа в интернет и туалета, в идеальном варианте — еще и душа. Изредка — возможности поесть и выпить кофе (продукты обычно водители покупают в супермаркетах и возят с собой).

За то время, которое мы провели с Александром, пришли к выводу, что работа у него — не из легких. Хоть всю дорогу он уверял нас в обратном. «Больше всего мне по душе, что я полностью предоставлен сам себе, могу распоряжаться временем по тахогра-

фу, конечно, но гибко. Иногда, если понадобится, могу поспать больше на полчаса или лишний раз остановиться при необходимости. Я волей-неволей много путешествовал по миру благодаря работе, особенно в Европе. И еще мне очень нравится, что мы работаем несколько недель, а потом примерно столько же отдыхаем. Поэтому от работы совсем не устаешь», — рассказывает он.

Для Александра машина — это дом на колесах. Здесь он спит, ест, отдыхает, выходит по скайпу на связь с родными. А еще проявляет чудеса самоорганизации и самоконтроля, потому что за то ночное время, которое мы проехали от границы в Бресте до Минска, Александр был бодр без кофе, музыки и переговоров по радиации. «Я выспался до этого, вот в чем секрет. Если бы хотел спать, то мы бы уже остановились, чтобы я вздремнул часок. Лучше себя в этом плане не ломать», — считает водитель.

Готов остаться в Беларуси?

Почему ехали ночью? Планировалось, что фура пройдет польскую границу и прибудет на белорусскую около трех часов дня. Но из-за «итальянской забастовки» поляков (когда люди работают, но делают это в несколько раз медленнее обычного) машина задержалась на 7 часов.

— Бывало и хуже, и по 12-16 часов стояли. Так что сегодня — всего 4-5 часов — это быстро. А если сравнить прохождение польской и белорусской границы, то ваша куда быстрее, — говорит Марек Поваляски, водитель из Польши, которого удалось расспросить на выходе из бюро таможи. — В Беларуси бываю сейчас реже, но раньше ездил почти каждую неделю. Езжу по вашей стране уже около 10 лет. По сравнению с тем, что было раньше, сейчас все стало лучше. И главные дороги подремонтировали, по ним стало приятнее ездить. Но стоит съехать на боковую, сразу чувствуется разница. Кстати, обычно я заезжаю в придорожные кафе. Если честно, то польские лучше: в них цены ниже, порции больше и еда вкуснее.

Времени, которое мы провели в ожидании, было много, поэтому возле бюро, откуда водители выходили с уже оформленными документами, мы обращались к первому встречному. И все, как бы мы ни были готовы к критике, лучшим образом отзывались о белорусских дорогах, сервисе и таможе. Единственным недовольным оказался россиянин Олег, который сетовал, что в терминале таможи туалеты только для сотрудников. Наш собеседник россиянин Александр Чуйко ответил ему: «Вон, через 30 метров здание, — показал он в сторону. — Неужели сложно пройти чуть-чуть?» Олег только махнул рукой нам вслед.

«Даже в Германии колеса снимали, а тут — ни разу»

Александр Чуйко провел на белорусской границе целые сутки. Он уже много лет возит продукцию для российской сети магазинов «Магнит». В этот раз — фрукты и овощи, которым необходимо пройти фитосанитарный контроль, из-за чего такая задержка. Но он понимает, что усиленный контроль связан с тем, что груз ввозится из Европейского союза на территорию Таможенного союза ЕАЭС. «У нас взяли образцы — пробы, чтобы провести исследования. На наш водительский взгляд, можно было бы справиться быстрее. Хочется, чтобы вечером взяли образцы, а к обеду был результат. Но обычно этот процесс затягивается», — говорит он.

Придорожным сервисом в Беларуси Александр доволен. «Я недавно в Екатеринбург ездил, им бы поставил тройку, а вашей стране — крепкую пятерку. Правда, не везде есть Wi-Fi, для некоторых водителей это важно и нужно, чтобы чаще связываться с родными. Но для меня интернет не в приоритете. Вообще в Беларуси очень спокойно: у меня ни разу ничего не украли. Даже в Германии на стоянке колеса снимали, а тут — ни разу. Стоянки у вас хорошо оборудованы. Приезжаешь — в лесу парковка. Чисто, есть туалеты. Если захочется пообедать, то по трассе М-1 с этим проблем нет. В России, например, стоянка может стоить 200 рублей, но при этом будет грязной. А в Беларуси бесплатно и чисто», — признается россиянин. Александр работает в направлении

Бельгии, Германии, Голландии, и там действительно сервис лучше, но он дорогой. Единственное, что его не устраивает в белорусских дорогах — это то, что в весенне-летний период стирается разметка. Но, по его словам, это постепенно исправляют.

«Взятки давать — даже не пытайся»

Еще один водитель, с которым мы пообщались, — Александр родом из Львова. Раньше он работал в родной стране, теперь — в Польше (предпочел фамилию не называть). «Что касается белорусской границы, то тут все организовано лучше не придумаешь. Мне есть с чем сравнить. Тут нет возможности для злоупотребления, время прохождения всех этапов четко контролируется. А когда только начинал ездить через Беларусь, сразу сказали — взятки давать — даже не пытайся, скорее самого посадят, чем возьмут. Мне самому «давать на лапу» не нравится, но некоторые границы по-другому и не пройдешь. Так что эта головная боль отпала сразу», — делится он.

По словам украинского водителя, удобно, что в бюро белорусской таможи большое количество работающих окон, поэтому очередь движется быстро. «Сотрудники таможи и пограничники вежливые, для меня это очень важно. Вы посмотрите: из здания таможи все выходит спокойными, почти нет раздраженных людей. Работает много каналов, большой терминал, чистый туалет. Что еще водителю надо? Если я три недели в дороге, то прежде всего меня волнуют условия быта. Пусть вода прохладная, но она есть и доступна каждому. Важное отличие, что в странах ЕС все, может не хуже и даже лучше, но все — за деньги. А тут бесплатно», — повторяет Александр мысль своего российского коллеги.

То, что о Беларуси так положительно отзываются, стало настоящим удивлением. Собирая материал перед тем, как отправится в поездку, мне довелось прочитать не один текст о том, как через нашу страну неудобно ехать, особенно на фуре. Но собеседников мы не выбирали, так что можно считать, что выборка была случайной, а результаты опроса — вполне показательными.

...На «прозрачной» границе между странами, недалеко от Смоленска у нашего водителя российские сотрудники проверили разрешительный документ на ввоз груза. Нашим перевозчикам документ выдает Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Но их — ограниченное количество, поэтому компании международных перевозок могут организовать только определенное количество рейсов. Таким образом каждая страна защищает внутренний рынок. Сегодня разрешительная система — одна из самых обсуждаемых среди перевозчиков и самых важных. Она, с одной стороны, регулирует рынок перевозок, но с другой — ограничивает его. Как найти баланс между интересами? Ответы на этот основополагающий для транзитной сферы вопрос будем искать в следующих публикациях «СЕ».



На «прозрачной» границе между Беларусью и Россией. В руках Александра Хомякова — разрешительный документ.

* * *

Выражаем благодарность за помощь в организации поездки компании «Янстронг» и лично ее директору Дмитрию Воронцову. Также благодарим за содействие пресс-секретаря Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков Вячеслава Милянченко. За помощь в работе на границе — пресс-службы Государственного пограничного комитета Беларуси, Государственного таможенного комитета Беларуси, Брестской Краснознаменной пограничной группы имени Ф.Э. Дзержинского, пресс-группу Брестской таможи и руководство таможенного поста «Козловичи».

Вероника ПУСТОВИТ. pustavit@zviazda.by