

■ Эксклюзіў

ІСНЮЮЦЬ СТАРЫЯ І ВЕЛМІ ЦЕСНЫЯ СУВЯЗІ

Міністр зносіў Літвы Рымантас Сінкевічус аказвае на пытанні ўласнага карэспандэнта «Звязды» ў Лівне.

— *Паважаны міністр, думаю, што Міністэрства зносіў, якім вы кіруеце, у суседняй Беларусі мае шмат розных інтарсаў. Ці ёсць у вас паразуменне з Міністэрствам транспарту і камунікацый Беларусі? Як адбываецца ўзаема сувязь?*

— З кожным годам паліпшаецца літоўска-беларуская эканамічная супрацоўніцтва. Павялічвацца аб'ёмы гандлю, растуць наш экспарт і інвестыцы ў суседняй краіне. Усё гэта вельмі станоўча ўплывае і на эканамічны рост Літвы. Радуе, што ўклад транспартнага сектара ў рост канструктыўных эканамічных адносін спраўдзіў высокі. Аб'ём беларускіх транспартных грузаў праз Клайпедскі порт летась склаў каля 11 мільянаў тон. Беларускай транзіт складае 30,5% ад агульнага абароту порта. Насамрэч гэта вялікая лічыба. Такая інтэнсіўная праца немагчыма без цесных сувязяў з калегамі з Міністэрства транспарту і камунікацый Беларусі.

Хачелася б вылучыць некалькі фактараў двухбаковага супрацоўніцтва, якія аказваюць вельмі станоўчы ўплыў на транспартны сектар. Гэта выгадае географічнае становішча, эканамічныя выгоды ад паслуг, вялікі вопыт працы і добрыя суседскія адносіны.

Сёння ў праектах літоўска-беларускага супрацоўніцтва — не толькі павелічэнне перавозак грузаў, але і выкарыстання пасажырскай перавозкі паміж Мінскам і Вільнюсам, электрыфікацыя чыгуначнага маршрутаў, пашырэнне памежнай інфраструктуры і развіццё рэгіянальных адносін.

— *Так, дзейнасць шматгранная. Пагадаю яе канкрэтызаваць. Можна пачаць з чыгункі? Як літоўскія чыгуначнікі супрацоўнічаюць з беларускімі калегамі? Якія тут перспектывы росту супрацоўніцтва?*

— Паміж літоўскімі і беларускімі чыгуначнікамі існуюць стараў і вельмі цесныя сувязі, і яны заўсёды былі вельмі плённымі. Цяпер Беларуска чыгунка з'яўляецца бліжэйшым і найбуйнейшым партнёрам Літоўскіх чыгунак. Асабліва ў перавозцы грузаў. Амаль 80 працэнтаў грузавых перавозак чыгуначнікаў Літвы транспартуюць праз Беларусь.

Чыгункі генеруюць значную долю ВУП. Яны ўваходзяць у лік найбуйнейшых кампаній у Літве і Беларусі. Без чыгункі немагчыма развіваць актыўнае супрацоўніцтва паміж прадпрыемствамі дзвюх краін. Таму мы спадзяёмся і ў будучыні на добрасуседскія адносіны.

У апошнія гады АТ «Літоўскія чыгункі» вялікую ўвагу надае інтэрмедыяльным перавозкам. Ствараюцца грамадскія цэнтры лагістыкі ў Вільнюсе, Каўнасе і Клайпедзе. Магунтасі Клайпедскага марскога порта арыентаваныя і на беларускія грузы. Пастаянна павялічваецца інвестыцы ў чыгуначную інфраструктуру.

Цудоўныя прыклады цеснага супрацоўніцтва — інтэрмедыяльны кантэйнерныя цягнікі «Вікінг», «Сонца», «Меркury». Тут мы таксама бачым перспектывы росту больш актыўнай і зладжанай каманднай працы, павелічэння грузапатокаў.

— *Вы згадалі пра чайночны цяг-*



Міністр зносіў Літвы Рымантас СІНКЕВІЧУС.

нік «Вікінг», які злучае парты Украіны з Клайпедой, і «Сонца», што злучае Кітай з Літвой. Абодва гэтыя цягнікі праходзяць праз Беларусь. Якія тут бачыць перспектывы?

— Праект інтэрмедыяльнага цягніка «Вікінг» ажыццяўляецца з 2003 года. Гэта сумесны праект чыгунак Літвы, Беларусі і Украіны, якія злучаюць парты Клайпеды і Адэсы (Львів-чэўск), «Вікінг» — правяраны часам, адзначаны міжнароднымі ўзнагародамі і прызнаны на еўрапейскім узроўні праект. Да яго далучаецца усё больш дзяржаў, пашыраецца яго географія. «Вікінгам» зацікавіліся Скандынавія, Каўказ, краіны Чарнаморскага рэгіёна (Турцыя). Думаю, што гэты праект унёс вялікі ўклад ва ўмацаванне літоўска-беларускага супрацоўніцтва.

Інтэрмедыяльныя цягнікі «Саўпел» («Сонца»), які злучае Літву з Кітаем, рухаецца праз Беларусь, Расію і Казахстан. Вядома, ён прыносіць карысць усім бакам. Гэты праект пачаўся параўнальна наўднёна, у канцы 2011 года, але яго патэнцыял, улічваючы вялізны рынкі і сувязь паміж Кітаем і Заходняй Еўропай, спраўдзілі вялікі. Праект з'яўляецца новым, таму няма такіх уражальных вынікаў, як у «Вікінгі», але я не сумняваюся, што ў яго вялікая будучыня.

— *Вы казалі, што Клайпедскі марскі порт прымае шмат беларускіх тавараў. Ці ёсць тут нескарыстанныя рэзервы?*

— Мы накіраваны на павышэнне канкурэнтаздольнасці Клайпедскага порта, а таксама на прыцягненне большай колькасці грузаў з Беларусі і іншых краін. Таму вырашана палепшыць параметры інфраструктуры порта. Ужо паліпшылі стан пад'язных шляхоў. Вясяной гэтага года з 13 да 14,5 метра паглыблены суднаходны канал. Паглыбляюцца і прычалы. Паглыбленне на 1,5 метра дазваляе павялічыць на 50—70 працэнтаў колькасць грузаў, які змяшчаецца ў адзін суднагруз. Гэта прыводзіць да эканоміі значнай сумы грошай за кошт транспартавання на моры.

Павышэнне канкурэнтаздольнасці марскога порта павялічае і канкурэнтаздольнасць калідора Беларусі — Клайпедскі порт, дае магчымасць расці таваравароту. Дырэкцыя порта распрацавала доўгатэрміновую (да 2030 года) праграму развіцця Клайпедскага порта. Чакаецца, што ўжо праз пяць гадоў порт змож адпрацаваць амаль 50 мільянаў тон грузаў. Цалкам верагодна, што каля 30—35 працэнтаў ад агульнага абароту зоймуць беларускія тавары, што экспартуюцца ў розныя краіны свету.

— *Ці ёсць нейкія праблемы ў галіне аўтатранспарту, у перавозцы грузаў з Беларусі і ў Беларусі? Ці*

вычарпаны тут усе магчымасці? Не думаеце, што прыйшоў час пачыраць дарогу, якая злучае Вільнюс з Мінскам?

— Наколькі мне вядома, у перавозцы грузаў аўтамабільным транспартам у Беларусь і з Беларусі праблемы ўзнікаюць не таму, што недастаткова шырыня дарогі, а з-за доўгіх чаргаў на кантрольна-прапускных пунктах.

Інтэнсіўнасць руху на дарозе А3 Вільнюс—Мінск не настолькі высокая, каб там ствараць рух у чатыры кіраўнікі. Цяпер на гэтай дарозе вядзецца рэканструкцыя 11-кіламетровага участку ад пункта перасячэння мяжы ў бок Вільнюса. Там будзе пабудавана дадатковая паласа, необходимая для спынення грузаваго транспарту.

— *Цяпер пагаворым пра пасажырскі транспарт. Аднойчы, калі я хацеў вярнуцца дадому з Мінска ў Вільнюс, я не змог купіць білет на цягнік. Усе яны былі прададзены. Маршрут Вільнюс—Мінск—Вільнюс становіцца вельмі папулярным. Што робіцца, каб усе тыя, хто хоча падарожнічаць на цягніку, былі задаволены, каб гэта паездка была больш кароткай па часе, больш камфартабельнай?*

— Спраўдзіў, паток пасажыраў з Мінска ў Вільнюс і назад у апошнія

Амаль 80 працэнтаў грузавых перавозак чыгуначнікаў Літвы транспартуюць праз Беларусь.

гады значна павялічыўся. Толькі за восем месяцаў перавезена 227 тыс. пасажыраў, што на 37,5 працэнта больш, чым за аналагічны перыяд мінулага года.

Літоўскія чыгункі з 26 мая па маршрут Вільнюс—Мінск—Вільнюс пусцілі новыя дызельныя цягнікі. Была заменена і працэдур праверкі пасажыраў і багажу — яна цяпер ажыццяўляецца на Вільнюскай вакзале. Змяненне працэдур праверкі скараціла падарожжа на цягніку паміж сталіцамі Літвы і Беларусі на паўгадзіны — да дзвюх з паловай гадзін. Усё гэтаня ўваўвадзены — ужо другі этап праекта «Хуткі пасажырскі транспарт на чыгункі паміж Мінскам і Вільнюсам», які сумесна ажыццяўляюць літоўскія і беларускія чыгуначнікі.

На трэцім этапе гэтага праекта плануецца да 2015 года электрыфікаваць дарогу Новая Вільня — Маладзечна, замяніць дызельныя цягнікі электрацягнікамі, якія змогуць развіваць хуткасць да 160 км за гадзін, што дазволіць яшчэ больш скараціць час у дарозе. З Вільнюса ў Мінск можна будзе прыехаць за 2 гадзіны.

Трэба яшчэ падрэзцілі, што і цяпер цягнік Вільнюс—Мінск—Вільнюс з'яўляецца самым зручным і хуткім сродкам перамяшчэння для пасажыраў у абодвух кірунках.

— *Гэтым летам у Друскінінкі адбыўся Беларуска-Літоўскі форум рэгіянальнага супрацоўніцтва. З гэтай нагоды з Гродна ў Друскінінкі прыпільяў пасажырскі карабель. Ён быў сустрэты апладысмантамі. Ці няма ў міністэрстве планаў з новага летняга сезона адкрыць рэгулярныя пасажырскія або турыстычныя маршруты па Нёмане паміж Гроднам і Друскінінкаем, а можа нават Гродна—Каўнас?*

— Урады Літвы і Беларусі падпісалі пагадненне аб суднаходстве на ўнут-

раных водных шляхах, а Міністэрства зносіў Літвы і Міністэрства транспарту і камунікацый Беларусі падпісалі пагадненне аб развіцці суднаходства на ўнутраных водных шляхах. Гэтыя пагадненні прызначаліся для аднаўлення суднаходства на рацэ Нёман праз літоўска-беларускую мяжу.

Створана і агульная літоўска-беларуская камісія, якая разглядае магчымыя на Нёмане плаваць прагулач-ным суднам, развіваць воды турызма, а таксама — для перавозкі пасажыраў і грузаў суднамі паміж Гроднам і Друскінінкаем, і магчыма, у Каўнас і далей — праз сістэму каналаў у Польшчы і Германію.

Тым не менш у гэтым выпадку патрэбна некалькі карэцыяў. Каб стварыць спрыяльныя ўмовы для навігацыі на гэтым адрэзку Нёмана, трэба ўнесці папраўкі ў дагавор Літвы і Беларусі аб прававым рэжыме дзяржаўнага мяжы. Сёння пагадненне прадуаджджае, што лінія мяжы праходзіць на сярэдзінае раўні і лодкі абедзвюх краін могуць ісці туды да гэтай лініі.

Міністэрства зносіў Літвы ўжо ініцыявала папраўкі згаданага дагавора. У хуткім часе новы варыянт дакумента будзе прадстаўлены Міністэрствам транспарту і камунікацый Беларусі.

Хацеў бы таксама адзначыць, што цяпер будзецца памежны пункт пропуска ў мястэчку Швендуборы. Пасле змянення прававога рэжыму мяжы і заканчэння будаўніцтва ў Швендуборы будучь створаны ўмовы, якія дазваляць ажыццявіць навігацыю па рацэ Нёман праз літоўска-беларускую мяжу.

— *Гэтым летам на курорт у Палангу больш за ўсё прыбыло замежнікаў з Беларусі і Расіі. Рускія лятаюць рэйсамі Паланга—Масква—Паланга. Беларусы, на жаль, не могуць прыбыць на курорт паветраным транспартам. Яны прыязджаюць на аўтобусе, цягніку або асабістым аўтамабілі. Ці няма планаў наступным летам злучыць Палангу з Мінскам паветраным мостам? Думаю, гэта быў бы жыццяздольны праект.*

— Гэта насамрэч добрая ідэя. Аз-рапорт Палангу ўжо некалькі гадоў працуе ў гэтым кірунку. Прыкладна ў канцы верасня, калі летні сезон пачаць палётны Мінск—Паланга—Мінск. Ужо другі год вядуцца перамовы з авіякампаніяй «Белавія».

«Белавія», супрацоўнічаючы з турыстычнымі агенцтвамі, якія арганізуюць паездкі ў Літву, таксама вітае магчымасць летаць у Палангу. Але, каб рэйсы былі рэнтабельнымі, патрабуецца дастатковае колькасць пасажыраў. Гэтаму маглі б спрыяць турператары, якія ў стане купіць або прадаць частку білетаў.

Турыстычны інфармацыйны цэнтр Палангі прымае актыўны ўдзел у розных турыстычных выставах ў Беларусі і прадстаўляе прывабнасць прымор'я. Колькасць адпачывальнікаў з Беларусі ў Паланзе кожны год павялічваецца на 12—15 працэнтаў. Такім чынам, патэнцыял для паветранага моста Мінск—Паланга павялічваецца з кожным годам, і сумесныя намаганні ўсіх зацікаўленых бакоў могуць быць паспяхова рэалізаваны.

— *Дзякуючы за цікавае інтэрв'ю.*
Вітаўтас ЖЫМАНТАС.
Фота аўтара.

«ТАНЕЦ МАРЫ», ДЗЕНЬ ЭКАНОМІКІ І «ХАРАСТВО ЖЫЦЦЯ»

Гэта назвы асобных мерапрыемстваў Тэдняў Германіі, якія ўжо дзсяты раз праходзяць у Беларусі. Іх юбілейная праграма як ніколі цікавая і насычаная разнастайнымі мерапрыемствамі.

Напрыклад, Дзень нямецкай эканомікі. Яго ўжо сёмы раз вырашыў наладзіць у нашай краіне нямецка-беларускі эканамічны клуб і прадстаўніцтва нямецкай эканомікі ў Беларусі. Тэма Дня актуальная: «Прафесійныя кадры для эканомікі — канцэпцыі, вопыт, перспектывы». Бо, на думку арганізатараў Дня, сучаснае прафесійнае навучэнне і павышэнне кваліфікацыі спецыялістаў з'яўляецца асноўнай эфектыўнасці любой эканомікі, яе канкурэнтаздольнасці на сусветным рынку. Таму ў рамках Дня былі запланаваны прэзентацыі і дыскусіі, знаёмства з нямецкімі практычнымі досведам прафесійнага навучання і павышэння кваліфікацыі спецыялістаў, новымі перспектывымі падыходамі да гэтай справы. Асноўную ўвагу надалі праблематыцы сумеснай падрыхтоўкі спецыялістаў установамі адукацыі і прадпрыемствамі. Невыпадкова да ўдзелу ў сустрэчах былі запрошаны прадстаўнікі дзелавай колаў абедзвюх краін, беларускіх ведамстваў, федэральных міністэрстваў Германіі, прамыслова-гандлёвых палат, устаноў адукацыі.

Сярод планавальных і забавляльных мерапрыемстваў вылучаюцца дабрачыннае акцыя. Да Тэдняў прымеркавана ўрачыстая перадача Лепельскаму раёну новай лячэбна-прафілактычнай установы фельчарска-акушэрскага пункта. ФАП

дазволіць аказваць даўрачэбную дапамогу прыкладна 1000 жыхарам сямі вёсак, у тым ліку 30 маладым шматдзетным сям'ям, 200 дзецьмі. Праект быў рэалізаваны дзякуючы дапамозе і сродкаў адміністрацыі Лепельскага раёна, нямецкіх ратары-клуба і дабрачыннай арганізацыі Heim-statt Tschernobyl. Ініцыятар, Прэмія Бюхнера — найвышэйшая ўзнагарода ў сучаснай Германіі ў галіне прозы. Дык вось, у Рэспубліканскім тэатры беларускай драматургіі адбудуцца паказы перформанса. Гледачы ўбачаць сцэнічны калях з драмы Бюхнера «Войцэц», у ходзе якога дзея камабінуецца з тагачаснымі рэвалюцыйнымі песнямі, драма і харэаграфія — з медыямастацтвам.

Шэраг мерапрыемстваў Тэдняў разлічаны на студэнтаў і вучняў старэйшых класаў. Апошняя могуць паўдзельнічаць у конкурсе, які праводзіцца ў многіх еўрапейскіх краінах сярод школ — удзельнікі ініцыятывы «Школы: партнёры будучыні».

Вучні павінны прэзентаваць самую цікавую, на іх погляд, з прычатыных імі кніг сучаснай нямецкай літаратуры для моладзі. Журы выбярэ пераможцу, які паедзе ў 2014 годзе на фінал конкурсу ў Санкт-Пецярбург. А студэнтаў, аспірантаў, маладых даследчыкаў запрашаюць прыняць удзел у Дні маладога вучонага, які ладзіцца разам Нямецкай службай акадэмічных абменаў (DAAD), БДУ і БНТУ. Ёсць магчымасць сустрэцца з нямецкімі навукоўцамі, падыскаутаваць, абмяняцца думкамі, паказаць свае навуковыя працы, магчыма, дамовіцца аб сумесных праектах.

Сёлета адзначаецца 200-годдзе з дня нараджэння вядомага пісьменніка і рэвалюцыянера Георга Бюхнера. Яго паміці і творчасці прысвечаны, у прыватнасці, тэатральна-музычны перформанс паводле твораў драматурга. Гэты калях «Танец мары» — вынік сумеснага міжнароднага творчага супрацоўніцтва беларускіх, нямецкіх і швейцарскіх артыстаў. У пастаноўцы

пасяджанне «круглага стала» па тэме «Сугучнасць: мова і літаратура ў кантэксце гісторыка-культурай спадчыны». А яшчэ запланаваны творчы вечар украінскіх і беларускіх пісьменнікаў на творчым аддзяленні Інстытута філалогіі Кіеўскага нацыянальнага ўніверсітэта.

А Вывадецкі дом «Звязда» пазнаёміць украінскіх сяброў з і іншымі творчымі праектамі, дзе ў апошнія гады былі прадстаўлены класіка і сучаснае мастацкае слова Украіны: зборнік паэзіі народаў свету «Луначасць» (кніга аднаго перакладчыка — Мікалы Мятлічка, які пераўвасобіў на мову Купалы вершы Тараса Шаўчанкі, Уладзіміра Сасоры, Алескы Юшчанкі, Міхаіла Шаўчанкі), кнігі Ніны Мацяш «У прыгаршчах ветру» і «Гарнуць душою да слова», дзе прадстаўлены пераклады вершаў украінскіх паэтаў розных пакаленняў.

Леанід ТУГАРЫН.

СУЛАДЗЕ МОЎ, ЛІТАРАТУР, КУЛЬТУР

У Кіеве 8 кастрычніка з удзелам Выдавецкага дома «Звязда» адбудзецца прэзентацыя кнігі беларускіх і украінскіх пісьменнікаў «Залатая струна».

Зборнік сучаснай паэзіі і прозы, які адкрываецца вершамі Героя Украіны Барыса Алінікі, выдадзены ў Мінску ў межах серыі «Сугучна сэрца». Беларуска літаратура прадстаўлена творамі Васіля Быкава, Алеся Пільнянкова, Алеся Жука, Зінаіды Дудэюк, Вітаўта Чарокаі, Вадзіма Спрычана, Алеся Бадака, Таццяны Сівец.

Прэзентацыя адбудзецца ў вялікай зале кіеўскага Дома пісьменнікаў, — сказала «Звяздзе» вядомы украінскі празаік Галіна Тарасюк, якая ў многім паспрыяла збраванню украінскай часткі кнігі «Залатая струна». — Арганізатары такой святочнай імпрэзы — Нацыянальны Саюз пісьменнікаў Украіны, Дзяржжамтэлерадзіе, Украінскі фонд культуры. У межах сустрэчы аўтараў і чытачоў адбудзецца і

літаратура ў кантэксце гісторыка-культурай спадчыны». А яшчэ запланаваны творчы вечар украінскіх і беларускіх пісьменнікаў на творчым аддзяленні Інстытута філалогіі Кіеўскага нацыянальнага ўніверсітэта.

А Вывадецкі дом «Звязда» пазнаёміць украінскіх сяброў з і іншымі творчымі праектамі, дзе ў апошнія гады былі прадстаўлены класіка і сучаснае мастацкае слова Украіны: зборнік паэзіі народаў свету «Луначасць» (кніга аднаго перакладчыка — Мікалы Мятлічка, які пераўвасобіў на мову Купалы вершы Тараса Шаўчанкі, Уладзіміра Сасоры, Алескы Юшчанкі, Міхаіла Шаўчанкі), кнігі Ніны Мацяш «У прыгаршчах ветру» і «Гарнуць душою да слова», дзе прадстаўлены пераклады вершаў украінскіх паэтаў розных пакаленняў.

Мікола БЕРЛЕЖ.

■ Транспартны вектар

КАБ МАСКОЎСКІЯ ЗАТОРЫ НЕ ПРЫЙШЛІ Ў МНСК...

У пачатку наступнага года ў Мінску запусціць першую групу аўтобусаў з сістэмай электроннай аплаты праезду. Асноўнай яе асаблівасцю стане дыферэнцыраваная аплата за праезд у залежнасці ад працягласці паездкі. І гэта не адзінае новаўвядзенне, якое ў хуткім часе кажа жыхароў сталіцы.

«Грамадскі транспарт у нашай краіне развіваецца не зусім адэкватнымі тэмпамі, што паскарае рост колькасці аўтамабіляў», — заявіў на прэс-канферэнцыі, прысвечанай развіццю грамадскага транспарту ў Беларусі, Уладзімір САСНОЎСКІ, старшыня праўлення рэспубліканскага грамадскага аб'яднання «Беларускі саюз транспартнікаў». Вялікая колькасць машын на дарогах пагражае аж экалагічнымі праблемамі (70% выхдаў у атмасферу ў Беларусі — выхалпныя газы), так і вя-

лікімі заторамі, ад якіх зараз пакутуюць Масква і Санкт-Пецярбург.

Каб стаць паўнацэнным канкурэнтам аўтамабілям, грамадскі транспарт павінен быць хуткім і камфортным. У Мінску зараз ідзе рэканструкцыя транспартных шляхоў, яшчэ да канца гэтага года адновіцца тралейбусныя маршруты па вуліцах Кабушкіна, Ташкенцкай, Мая-коўскага, адкрываюцца дыспетчарская станцыя «Сухарэва-5». Таксама сёлетня плануецца скончыць рэканструкцыю трамвайных шляхоў у Зялёным Лузе.

Ідзе праца па праектаванні трохій ліній метро. Перасаднымі будуць не толькі станцыі «Купалаўская» і «Кастрычніцкая», але і «Фрунзенская», «Плошча Леніна». У 2014 годзе сістэма аплаты за метро будзе мадэрнізавана — можна будзе карыстацца звычайнай банкаўскай карткай замест праязных або жэтонаў.

■ Спартыўны інтарэс

ВЫСОКАЯ ДОЛЯ ІМПАРТУ...

Памятаеце, як Панікоўскі ўкраў у мільянера Кэрэйкі гры, думаючы, што яны залатыя? Калі б сёння такі злодзеў знайшоўся, дык, разжыўшыся гантэлямі са звычайнага магазіна спартыўных тавараў, ён, напэўна, разбагацеў бы — калі яны і не залатыя, то як мінімум з нейкіх каштоўных рэдказемельных металаў, маркуючы на цэнах гэтых неадмысловых спартыўных прылад...

Адзін Кітай...

Як той казаў, для «чысціні эксперымента» наконт цэн і асартыменту спорттавараў мы выбралі два спецыялізаваныя гандлёвыя пункты розных формаў уласнасці ў цэнтры Мінска, якая адна насупраць другой, і пачалі выбіраць спартыўны рыштунк менавіта з гантэляў. У краме расійскага ўласніка 500-грамовая гантэль (адна, а для заняткаў жа патрэбны дзве) каштуе 25 тысяч, шасцікілаграмавая, пакрытая пластыкам — ужо 150 тысяч. У гэтай жа краме добры выбар велатэрэажаў — ад трох з паловай мільянаў (Кітай) да 11 з лямкам (Германія). Ролікавая канькі — выключна кітайскай вытворчасці, як і сумачкі да іх, накаленнікі і налакотнікі. Веласпеды дарожныя — таксама з гэтай краіны. Дакладней, кітайская ў іх толькі рама, а перадачы, зорачкі, супарты і падважныя вядомых брэндаў.

Гэтаксамі і са спартыўна-турыстычнымі вопыткамі — Тайвань, Інданезія, Кітай... І нельга там сказаць, каб сярод куртак, абутку было нешта менавіта для спорту. Усё прыдатнае і для звычайных аматараў спартыўнага стылю.

Адміністратар залы гэтага магазіна Таццяна, у якой я пацкавіўся пра абсалютную адсутнасць тавараў мясцовай вытворчасці, адразу ж уснула яснасць: — Мы навокрым расійскаму ўласніку, таму і прадаём расійскай тавары...

— А дзе яны, расійскія спорттавары? Тут жа ў асноўным з Азіі, крыху з Еўропы...

Тут наш дыялог прыпыніўся...

— А якія спорттавары беларускія асабіста вам вядомыя?

— Ведаю веласпеды мінскія «Аист»...

Румынская стужка беларускага колеру

...Кіруемся ў краму літаральна насупраць, праз вуліцу. Пачынаем агляць з гантэляў. Простая 6-кілаграмавая, з чорнага металу, беларускай вытворчасці — 125 тысяч. Такая ж па вазе, таксама беларускай вытворчасці, але наборная — ужо 482 тысячы, а 15-кілаграмавая — амаль 880 тысяч... Прызнаюся, логікі ў цэнах зразумець не змог... Штангі — выключна імпортныя. Каб падарбаць сабе па сілах, трэба купіць грэф і адпаведную колькасць «бліноў». Напрыклад, 40-кілаграмавая «заважыць» недзе 1 мільён 300 тысяч...

Папулярныя сярод дзятэй і дарослых «ролікі» і звычайныя канькі і ў гэтай краме выключна імпортныя, як і мячы футбольныя, валейбольныя, баскетбольныя, як даміно, шашкі, шахматы, ракеткі для абодвух тэнісаў, ігральныя косці і нават спартыўныя свіскі. Трохі смешна, але набор настольнага «Рускага ліві» — таксама кітайскай вытворчасці. Відэа, не вырабляюць у Беларусі і крэйд, бо яе маленькі кавалачак для націрання бильярднага кія прывезены аж з Румыніі. Невялікія гімнастычныя-турыстычныя дыванчыкі, на якіх можна і ў палатцы спаць, і ў пакоі гімнастыкай займацца — таксама расійскай, венгерскай і кітайскай. Стужка для медаляў колераў нашага сцяга пад назвай «алімпійскай» — з Румыніі...

Разгляд вышэйназваных папулярных тавараў завяршыўся пытаннем да адміністратара пра наяўнасць нашых, айчынных вырабаў для спорту і турызму. Паказалі, акрамя гантэляў, секундамеры, майкі, курткі, спальныя мішкі, абутак, залпачнікі, крэслы і шэзлонгі, сумкі-тэрмасы, мангалы, кацялкі і скакалкі. Зімою бываюць славутыя тэханскія лыжы, курткі ў адпаведнасці з сезонам...