



## СОДРУЖЕСТВО

# Сделано совместными усилиями

## Диалог Беларуси и Калининградской области развивается весьма активно

В Калининграде, наверное, как нигде в России заинтересованы в дружеских отношениях с Беларусью, и не только потому, что благодаря братской республике путь калининградцев в Россию оказывается проще. В Калининградской области ценятся высококачественные и недорогие белорусские продовольственные товары, стройматериалы, оборудование, техника и многое другое. Продукция с маркой «Зроблена ў Беларусі» числится в списке топ-ходовых.

Калининградская область во многих отношениях отличается от других российских регионов. Прежде всего она сформировалась как переселенческая область. Ее заселение началось в 1945 году. Переселение проводилось на добровольной основе. Основная масса будущих калининградцев прибыла из России, а также из Белорусской ССР. Сейчас в области насчитывается около 100 национальностей и народностей.

В июне 2000 года состоялась учредительная конференция белорусов области, объявившая о создании Калининградского национально-культурного землячества белорусов. Сегодня белорусы – вторая по численности диаспора в регионе, и они активно влияют на развитие всесторонних процессов в области, так как многие этнические белорусы являются руководи-

телями государственных структур в регионе.

Наиболее активное развитие отношений Калининградской области с регионами, министерствами и ведомствами Беларуси началось с середины 1990-х годов. Важным этапом развития сотрудничества стало подписание 14 октября 1999 года базового соглашения между Россией и Беларусью о долгосрочном сотрудничестве Калининградской области с Республикой Беларусь. И по сей день реализация этого межправительственного соглашения осуществляется через работу постоянно действующего органа – Российско-Белорусского совета по долгосрочному сотрудничеству Калининградской области РФ с областями, министерствами, органами государственного управления Республики Беларусь.



ФОТО ИРИНЫ ЗАВЯЛОВОЙ/ИТАР-ТАСС

Как самый западный субъект Российской Федерации Калининградская область вовлечена в теснейшее взаимодействие с Беларусью в рамках Союзного государ-

ства. Это сотрудничество развивается прежде всего на межгосударственном и региональном уровнях. Региональные взаимоотношения опираются на подписанные

соглашения о сотрудничестве Калининградской области с Гродненской, Гомельской и Брестской областями. Не остаются в стороне от взаимовыгодных контактов и

муниципальные районы: 8 белорусских районов имеют муниципалитеты-побратимы в Калининградской области.

Обеими сторонами определены основные области сотрудничества, среди них – энергетика, сельское хозяйство, использование портовой инфраструктуры, строительство, торговля, транспортное сотрудничество, рыболовство и лесоперерабатывающая промышленность. Интерес белорусского капитала к калининградскому рынку не ослабевает, а год от года растет. Белорусские компании чувствуют комфортность во взаимоотношениях с калининградскими предпринимателями.

Торгово-экономическое сотрудничество Беларуси и области характеризует поступательный рост товарооборота. Основными видами потребляемой в Калининградской области белорусской продукции являются продукты питания (молочные изделия и картофель), строительные материалы (цемент, щебень, кирпич, железобетонные сваи и плиты, известь, шифер), мебель, лесной балас для целлюлозно-бумажных комбинатов, а также предметы народного потребления (одежда, обувь).

Из Беларуси в область также традиционно поступают машины и механизмы, продукция химических предприятий. Порты Калининградской области предоставля-

ют широкие возможности по перевозке грузов из Беларуси. Область заинтересована в развитии племенного животноводства, и опыт, накопленный белорусской стороной в этом направлении, как нельзя кстати. Калининградцы проявляют интерес и к белорусской фармацевтике. Обе стороны заинтересованы в увеличении грузопотока и, как следствие, в развитии транспортной инфраструктуры.

В свою очередь, Беларусь заинтересована в увеличении поставок из области морепродуктов. Минском в свое время была утверждена государственная программа по насыщению белорусского рынка рыбо- и морепродуктами, принципиальная роль в которой отводится использованию калининградских рыбообработывающих и белорусских рыбоперерабатывающих предприятий. Успешно ведется сотрудничество между сторонами в области строительства крупных энергетических объектов.

Давние деловые и культурные взаимоотношения крайне выгодны обеим сторонам. Беларусь всегда поддерживала с Калининградской областью тесные контакты во всех сферах. И эта связь между двумя братскими народами, в том числе и в рамках Союзного государства, и в рамках Таможенного союза, не будет угасать и в текущем году.

Вячеслав АКСЕНОВ

## ПЕРСПЕКТИВА

# Дороги и автомобили

## Таможенный союз работает на благо экономики Беларуси

За последние годы Беларусь по уровню автомобилизации населения среди стран СНГ вышла в лидеры. В значительной степени это произошло за счет притока поддерживаемых авто из Евросоюза. Однако в дальнейшем, если страна не обзаведется собственным производством легковушек, может вырасти спрос на машины, собираемые в России. Какие еще изменения в таможенной сфере Беларуси могут произойти в связи с формированием Таможенного союза?

Еще два года назад на каждую тысячу жителей Беларуси приходилось 227 личных легковушек, что несколько больше, чем у соседей. Например, в России на каждую тысячу граждан приходилось 214 авто, на Украине – 132, в Кыргызстане – 58. С тех пор белорусы ежегодно покупали в среднем около 200 тысяч легковушек. И теперь, как утверждают эксперты, можно смело говорить, что железного коня имеет каждый четвертый житель страны.



ФОТО ВЛАДИМИРА КОРОБЦЕНА

Спрос на авто стимулировался ростом доходов населения в их долларовом эквиваленте и расширением банковского автокредитования. Активность покупок подогревалась также и планами по унификации тарифов на легковые ав-

то, ввозимые на территорию формируемого Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России. Ведь если белорусские ставки уравниваются с российскими, то растаможка белорусам обойдется в среднем в пять-шесть раз дороже, чем сейчас.

С помощью высоких ввозных пошлин россияне защищают прежде всего интересы собственного автопрома, который, правда, уже давно стал интернациональным: вслед за «Фордом» сборочные производства в стране открыли многие другие зарубежные автомобильные компании, в том числе из Юго-Восточной Азии.

Если ставки таможенных пошлин в Беларуси действительно вырастут, то, как считает заместитель председателя Белорусской научно-промышленной ассоциации Георгий Грид, это может стать стимулом к открытию в стране крупных сборочных производств легковых автомобилей. Для этого есть и другие весомые предпосылки: инвесторам предусмотрены льготы на законодательном уровне, в стране есть хорошая научно-инженерная и производственная база, высококвалифицированная рабочая сила.

Попытки наладить в Беларуси массовое производство легковушек в свое время предпринимала компания «Форд». Сейчас в небольшом объеме ведется сборка иранских «самандов». Многие уверенно прочили приход в Беларусь китайского автопрома. Но пока все это по-прежнему только планы, задержки в реализации которых эксперты объясняют ограниченностью внутреннего белорусского рынка. Ведь, по некоторым оценкам, для успешной работы новое производство должно ежегодно собирать и продавать не менее 10 тысяч авто. Поэтому открытие для Беларуси огромных рынков России и Казахстана с полутора сотнями миллионов жителей – хороший аргумент в пользу реализации такого проекта.

Впрочем, большинство белорусов не сомневаются, что независимо от судьбы белорусского автомобильного проекта рост пошлин на западные авто повысит спрос на легковушки российской сборки, которые растаможивать в Таможенном союзе не придется вовсе.

В Государственном таможенном комитете Беларуси (ГТК) заявляют, что к подобным изменениям готовы. Четко осознают в ведомстве и то, что в связи с формированием Таможенного союза и выносом таможенного оформления на внешние границы нагрузка на белорусские пункты, особенно расположенные на границе с Польшей и Литвой, существенно вырастет. Поэтому идет активная работа по обустройству погранпереходов.

– В Беларуси закончили реализацию комплексной программы по развитию инфраструктуры в автомобильных пунктах пропуска, увеличив их пропускную способность с 8,2 тысячи до 20,9 тысячи автомобилей в сутки, – сообщил заместитель председателя ГТК Сергей Борисюк. – За ближайшие пять лет их пропускная способность должна вырасти еще почти в полтора раза – до 33 тысяч. В том числе и на таком важном направлении, как калининградское. В частности, до 2015 года планируется осуществить реконструкцию пункта пропуска Каменный Лог, действующего на белорусско-литовской границе. При этом действующий переход закрываться не будет, продолжит работу в прежнем режиме. Кроме того, рассматривается возможность открытия еще одного автомобильного пункта пропуска Лоща, который сейчас используется лишь как канал упрощенного пропуска. Модернизация произойдет на других участках белорусской внешней границы. В поддержку таких проектов миллионы евро готовы предложить даже власти Евросоюза.

К масштабной модернизации подталкивает и рост автотранзита, следующего через Беларусь. Объем транзитных товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, в минувшем году по сравне-

нию с 2009-м увеличился на 4 процента, а объем транзитных товаров, перемещаемых автотранспортом, на 22 процента.

Формирование Таможенного союза изменило подходы к распределению таможенных доходов стран – участниц Таможенного союза. Доля Беларуси составляет 4,7 процента всех сумм таможенных пошлин, которые поступают в ТС. Но и при таком условии ГТК Беларуси не только выполнил задание по отчислениям в госбюджет, но даже превзошел его на один процент.

Чтобы упростить и ускорить пропуск транзита через Беларусь, помимо развития инфраструктуры пунктов пропуска в ГТК собираются действовать и по другим направлениям. В частности, предполагается всячески расширять практику использования электронного документооборота, перевести часть кабинетных сотрудников на работу на самой границе. Постепенно будет сокращено и количество служб, которые осуществляют контроль на границе (сегодня их пять). Россия и Казахстан также работают над решением данной проблемы. Решения на законодательном уровне уже приняты, сейчас идет их практическая реализация.

Руслан АНАНЬЕВ

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИКА

# Греция, Ирландия, Португалия... далее все?

## Пасмурный прогноз в зоне евро



ФОТО FLICKR.COM

Экономику Старого Света лихорадило весь прошлый год. Колоссальные внешние долги и огромный дефицит национальных бюджетов ставили на грань дефолта одну страну еврозоны за другой. То, что сначала считалось проблемой Греции, переросло в греческую драму всего Евросоюза. Первому специальному саммиту ЕС 2010 года по экономике в феврале пришлось заниматься не планом развития сообщества на 10 лет, а темой: «Как спасти Грецию». Было ясно, что если греки не преодолеют кризис, то потянут за собой всю зону евро и Большую Европу. После Греции была Ирландия. Теперь в опасности Португалия и даже Испания, четвертая экономика Европы. Для спасения себя, единых, Соединенным Штатам Европы приходится вопреки первоначальным прогнозам образовать антикризисный фонд зоны евро, который заменит нынешний временный 750-миллиардный.

и не самые усердные в работе греки могли проводить какую угодно бюджетную политику, а также могли заниматься «лакировкой» показателей своей экономики.

При этом в случае финансовых проблем страны еврозоны не могли откорректировать ситуацию, просто девальвируя свою валюту, что было бы для них не самым плохим выходом из положения. Греции и Ирландии дефолт с последующей реструктуризацией долга позволил бы снизить нагрузку и вернуться к экономическому росту гораздо быстрее, чем помощь ЕС и МВФ, считает главный экономист Citigroup (крупнейшая международная корпорация, являющаяся одним из мировых лидеров в сфере финансового обслуживания) Виллем Бунтер. Но в настоящее время это невозможно, ибо такой дефолт ударил бы по всем странам

еврозоны. Ведь Евросоюз не является нормальным федеративным государством, где можно переложить издержки кризиса со слабых провинций на сильные. Такого механизма настройки налоговой системы и межбюджетных трансфертов ЕС не выработал. Поэтому и приходится Старому континенту спасать свои проблемные страны всем миром.

По данным Евростата, по итогам 2009 года ни одна из 27 стран ЕС не показала профицитного бюджета. В 2010 году у Греции долг был 94,6% ВВП, а дефицит – 9,8%. И хотя Брюссель выделил Афинам из спецфонда финансовой стабилизации 110 млрд, не исключено, что этого будет мало.

После Греции пришел черед Ирландии. Страна получит из страхового фонда ЕС 85 млрд евро на семь лет под 5,8%, что намного дешевле займа на рынке. Ре-

альный государственный долг Португалии составляет 112% ВВП, а дефицит бюджета – 9,5% ВВП. При этом Лиссабону нужно будет в апреле платить по государственным бондам и брать новые займы для покрытия бюджетного дефицита. В общем, финансовый крах реально угрожал в ушедшем году всем странам, носящим изычную кличку PIGS. (PIGS – распространенное сокращение, введенное в 2008 году журналистами и финансовыми аналитиками для обозначения четырех стран – Португалия (P), Италия (I), Греция (G), Испания (S). Сокращение соответствует английскому слову «свинья») и демонстрирует крайне негативное отношение к финансовой политике этих стран в еврозоне.) Последняя буква этой аббревиатуры – Испания, которая может стать следующей.

А это уже совсем другая история для еврозоны и для Евросоюза. Ведь если Португалия экономически мала и ее легко выкупить, то Испания (четвертая экономика еврозоны) очень велика. И если греческий и ирландский синдромы финансового дефицита проявятся в Мадриде, выкупать будет уже нечем. Начнется эрозия единой евровалюты. Спасения Испании евро (а практически Германия и Франция – главные кредиторы зоны) не выдержит. Общий суверенный долг Мадрида

оценивается в 560 млрд евро, на 30 млрд евро больше, чем долги Греции, Ирландии и Португалии вместе взятых. А чтобы вытаскивать все проблемные страны, понадобится более 1,15 трлн евро. Такие цифры немцам и французским избирателям называть не стоит.

В середине 2010 года, по данным Королевского банка Канады RBC Capital Markets, почти половина банкиров верила, что вероятность выхода одной или нескольких стран из еврозоны превышает 50%. Из 440 руководителей и ведущих финансистов две трети верили в продолжение обвала евро в ближайшие 12 месяцев. Почти половина банкиров и финансистов считала вероятным выход одной или даже нескольких стран из еврозоны (больше 50% – в ближайшие три года). Главный кандидат «на вылет» – Греция, потом Португалия, Испания и Ирландия. Интересно, что вслед за странами PIGS шел оплот Евросоюза – Германия. Ибо Берлин мог потерять доверие к еврозоне при развитии кризиса.

Но пока Германия от проблем в евросообществе выигрывает. Канцлер Меркель настояла на укреплении финансовой дисциплины в ЕС, финансовых штрафах для нарушителей, что требует даже изменений в Лиссабонском договоре – Конституции ЕС. Более того, Германия предлагает

закрепить в качестве нормы ЕС разделение потерь между должниками и кредиторами. Если страна-должник испытывает нехватку ликвидности, то при обращении к Стабилизационному фонду еврозоны за займом держатели бондов автоматически должны отсрочить выплаты по нему и снизить процентные ставки. Если страна-должник стоит на грани банкротства, то при выкупе кредиторы обязаны снизить проценты по бондам и быть готовы нести потери по займам – вплоть до одной трети или даже половины от выданных сумм.

Именно для предотвращения таких угроз страны ЕС договорились о создании постоянного действующего фонда поддержки евро, который, по мнению экспертов Citigroup, должен будет составлять не менее 2 трлн евро. Жаль только, что фонд будет создан лишь в 2013 году, а дефолтов можно ждать гораздо раньше.

В новом году в качестве спасителей стран еврозоны выступили азиатские тигры – Китай и Япония. Проблемные страны PIGS начали год с размещения своих государственных облигаций на аукционах. К этой мере прибегла Греция, за ней – Португалия, успешно разместившая облигации на более чем миллиард евро, а затем Испания. Китай заявил, что рассматривает возмож-

ность покупки госдолга Португалии, Греции, Ирландии и Испании, так как «Европа была, остается и будет одним из важнейших рынков для вложения китайских валютных резервов». Такая зависимость от растущего на глазах китайского финансового влияния недвусмысленно меняет экономическую картину Соединенных Штатов Европы и значение единой евровалюты. Что принесет евро наступивший год? Немало европейских политиков считают, что их странам лучше вернуться к национальным валютам. Однако с 1 января в еврозону вошла еще одна страна – Эстония. Предусмотрительно или опрометчиво, покажет время.

В январе потребительские цены в 17 странах зоны евро выросли быстрее, чем ожидали эксперты, – на 2,4%. Это произошло впервые с октября 2008 года. То есть уже второй месяц подряд инфляция выходит за 2-процентный лимит, установленный ЕЦБ. Сможет ли Европейский Центробанк в этой ситуации удерживать ставки по кредитам на необходимом для стимулирования экономики низком уровне? Неслучайно на недавнем Экономическом форуме в Давосе президент Франции Николя Саркози выступил за усиление регулирующих роли Международного валютного фонда. И все-таки президент Франции, а также канцлер Германии Ангела Меркель продолжают оставаться сторонниками единой европейской валюты. Как заявил в Давосе Саркози: «Еврозоны никогда не откажется от евро».

Елена КОВАЛЕНКО