

ДЕНЬ ПОБЕДЫ

Цены страшной войны



ФОТО АРКАДИЯ ШАЙКЕТА/ФОТОСООЗ

...Неотъемлемая сторона любой войны – голод, холод, тяжелейший труд, когда на долю гражданского населения зачастую выпадают не меньшие тяготы, лишения и невзгоды, чем на долю солдат на поле боя.

Надо сказать, что и перед войной в 30-е годы в СССР как продовольствия, так и промтоваров никогда не было в избытке. С началом Великой Отечественной войны ситуация стала ухудшаться.

Отсутствие его в свободной продаже – предвестие голода со всеми вытекающими последствиями. Перебои с поставками хлеба начались уже в конце июля 1941 года. Это сразу же повлияло на настроения населения...

Постепенно в стране была введена карточная система распределения. В столице – уже в первый месяц войны, с 16 июля на некоторые продукты и промтовары. Через два дня карточки были введены в Ленинграде и

ближлежащих городах. В августе 1941 года хроническая нехватка хлеба и других продуктов стала ощущаться практически во всех городах Советского Союза. Из продуктов питания карточки вводились на хлеб, крупу, сахар, масло, мясо, рыбу, кондитерские изделия, а из промтоваров – на мыло, обувь, ткани, швейные, трикотажные и чулочно-носочные товары. Нормы снабжения устанавливались в зависимости от наличия (с учетом производства) тех или иных товаров и были дифференцированы по группам населения в зависимости от характера и важности выполняемой работы. Но были и исключения. Попав в категорию «ударников» и «стахановцев», можно было получить дополнительные талоны. Дополнительно некоторые карточки получали рабочие горячих цехов, доноры.

В 1942-м в среднем по стране на рабочую карточку получали в месяц 2,2 кг мяса, 1 кг рыбы и морепродуктов, 800 г жиров, 2 кг круп и макаронных изделий, а также 800 г хлеба в сутки. Нормы иждивенцев были самыми мизерными: в апреле 1942-го им было положено в месяц всего 600 г мяса, 500 г рыбы и морепродуктов, 1 кг круп и макаронных изделий и 250 г хлеба в сутки.

Не обходилось и без мошенничества: карточки выписывались на вымышленные имена, использовались карточки умерших, сданные добровольцами родственниками в домоуправле-

ния. Поначалу взамен утерянных карточек выдавали новые. В частности, в Ленинграде в октябре районные бюро выдали взамен утерянных 4800 новых карточек, в ноябре – около 13 000, в декабре – 24 000. После этого повторную выдачу карточек запретили.

Деньги в годы войны в определенной мере утратили свое значение. Заработной платы хватало, чтобы выкупить положенный по карточкам мизерный набор продуктов. Что касается рыночных цен...

Вот пример по городу Челябинску. В первый месяц войны на базарах еще сохранялся предвоенный уровень цен. Молоко стоило 3-4 руб. за литр, килограмм мяса – 18-24 руб., картошка – 2-2,5 руб. за кило. С августа 1941 года цены стали стремительно расти и достигли максимума в мае 1943 года: килограмм свинины – 400 руб., говядины – 320 руб., муки – 230 руб., картошки – 76 руб., капуста – 70 руб. Литр подсолнечного масла – 500 руб., молока – 76, десяток яиц – 180 руб. В городе Горьком максимум цен зафиксирован в январе 1943 года: масло сливочное – 950 руб. за 1 кг, масло растительное – 590, свинина – 512 руб. за 1 кг.

Стоимость одной бутылки водки на рынке к середине войны достигала астрономической суммы в 1000 рублей.

На Урале в июне 1941 года дойная корова стоила 2-2,5 тыс. руб., в 1942-м – 40-50 тыс. руб.

За трех коров можно было купить танк Т-34.

Рабочие на военных заводах получали 600-700 руб., в других отраслях – 300-600 руб., машинисты на железной дороге – до 1 тыс. руб., врач в больнице – 600-800 руб., машинистка в учреждении – 200-250 руб., уборщица – 160 руб. При этом следует учитывать, что минимум один оклад в год, а то и больше отдалвался на так называемый военный займ. В годы войны их было выпущено четыре, и они принесли порядка 76 млн руб. Кроме того, для дополнительного привлечения денежных средств населения в госбюджет кроме военных займов были осуществлены выпуски денежно-вещевых лотерей, которые дали государству еще чуть более 12 млн руб. В конце декабря 1941 года был введен так называемый «военный налог», составлявший 12% от зарплаты.

PS. Мой дед майор Красной армии встретил войну на самой границе в Беларуси. Под бомбежкой и артиллерийским огнем отправить семью в тыл. Моя бабушка после долгих скитаний оказалась с тремя детьми, среди которых была моя будущая мама, в городе Тулуе Иркутской области. Маленький Толик, не выдержав испытаний, умер. Моя мама в 10 лет посела. В Сибири уже была зима, а у них с сестрой на ногах сандалии, так и просидели до весны в доме.



ФОТО АЛЕКСАНДРА УСТИНОВА/ФОТОСООЗ

На следующий год, как вспоминает мама, дали одни валенки и одни унты. «Главной моей обязанностью было отоваривать хлебные карточки. Очереди были длинные, стояли подолгу. Ждали, когда привезут хлеб, затем лезли по деревянной лестнице к двери магазина, толкались так, что я часто летела вниз, потом молча карабкалась в свою очередь. Росту я была маленького, в маму, несмотря на свои 10 лет, выглядела как первоклассница. Мама собирала хозяйские картофельные очистки, мыла их, прокручивала через мясорубку, сушила, и это у нас называлось – «гречневая каша». Я собирала травы, ко-

ренья и варила суп. Весной 1942 года нам дали участок земли – 10 соток. Мы с сестрой вскопали его и осенью были с картошкой и капустой. Можно было жить. В мае 1944 года папа приехал за нами. Помню, светило яркое солнце, а наш папа стоит красивый, с Золотой Звездой Героя Советского Союза и орденами на груди.

Мама накрыла стол. Папа привез много продуктов, которыми его снабдили в Москве. Сели за стол, а я по наивности говорю: «Это можно есть, а не смотреть?» Я забыла об этом, а папа вспоминал всю жизнь».

Игорь КРЫЛОВ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Логика логистики

Сегодня одним из важнейших факторов экономического роста той или иной страны является формирование современной логистической системы, то есть максимально эффективного управления движением материальных потоков с использованием инновационных технологий в производстве и управлении.

Главный принцип – доставка грузов вовремя и с минимальными затратами. Эффективная логистика позволяет максимально использовать преимущества различных видов транспорта, снижая издержки, связанные с доставкой грузов, на 15-20%. К тому же она улучшает имидж страны, укрепляет позиции ее бизнеса на внешних рынках, что для такой экспортно ориентированной страны, как Беларусь, также крайне важно.

Свято место, то есть прибыльное, как известно, пусто не бывает. На современном рынке товаров и услуг сформировался комплекс стран-лидеров, которые всячески защищают свои позиции, ограничивая доступ на свой рынок игроков других стран. В частности, около 80% основных инновационных технологий, которые существуют сегодня в мире, приходят именно на эти страны-лидеры. Безусловным же фаворитом среди них является Германия, в которой, в частности, находится столько транспортных контейнеров, что ими можно три раза опоясать земной шар. В области транспорта и логистики этой страны задействованы более 400 тысяч работников, а объем логистических услуг ежегодно превышает 16 миллиардов евро. В целом же в развитых западных странах доля логистических услуг в общем объеме ВВП сегодня составляет 20-30%.

Достигнуть этого показателя уже в ближайшие годы согласно программе «Развитие логистической системы Республики Бе-

ларусь на период до 2015 года» планирует и Беларусь, хотя сегодня этот показатель в стране не превышает и 10%.

Беларусь находится на пересечении основных европейских транспортных маршрутов между Европой и Азией, югом и севером Европы, да и в целом обладает стратегически выгодным географическим потенциалом. К развитию ее логистической отрасли проявляют интерес инвесторы из России, стран Балтии, арабских и многих других государств. Однако главной проблемой, как отмечено в самой программе, стало то, что в силу объективных причин имело место определенное технологическое отставание в области логистики. На момент принятия программы, а это лето 2008 года, только десятая часть складских помещений, расположенных в Минске и Минском районе, не говоря о провинции, лишь относительно соответствовала требованиям к современной склад-

трли бел. рублей
выделено на
реализацию
инвестиционных
проектов
по созданию
логистических
центров Беларуси

кой инфраструктуре. А современные складские комплексы класса А и В, работающие по логистическим технологиям товародвижения, можно было и вовсе пересчитать по пальцам.

Создание логистических

центров идет как с нуля, так и путем складской недвижимости. Кроме столицы и столичной области такие центры строятся там, где зарождается и погашается наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов – в городах Барановичи, Бобруйск, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск. Это также свободные экономические зоны – «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев», в том числе и с передачей в ведение администрации свободных экономических зон дополнительных земельных участков для размещения центров, не примыкающих непосредственно к территориям СЭЗ. Выбор места расположения оптово-логистических центров определяется также их близостью к крупнейшим автомобильным и железнодорожным трассам.

В целом, согласно программе, до 2015 года предусмотрено строительство в Беларуси логистических центров на 36 участках, из которых шесть закреплено за Брестской областью, по четыре – за Витебской, Гомельской, Гродненской и Могилевской. А больше всего участков – четырнадцать, естественно, отведено Минску и Минской области. Еще восемь участков выделено вне программы: по три – в Гомельской и Гродненской областях, два – в Могилевской.

Одинадцать логистических центров уже работают. Это «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», ИП «БЛТ-Логистик», ОАО «Озерцо-Логистик», ООО «Л-Бит Групп», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистраль-автотранс», СООО «Брествнештранс», РУП «Минск-Кристалл» и ООО «ИнтерСтройПортал Плюс». Для реализации этих инвестиционных проектов привлечено свыше 1,88 триллиона белорусских рублей (на 26.04.2013 г. 1 российский

рубль равен 276 белорусских рублей).

Правда, как отметил министр торговли Валентин Чеканов, все эти центры пока представляют собой лишь склады большой площади, не увязанные в общую систему.

Министр напомнил, что вопросы развития логистической системы республики были обсуждены на заседании Президиума Совета Министров в августе 2012 года. Тогда республиканские органы госуправления получили конкретные поручения, многие из которых уже начали реализовываться. Вместе с тем ряд вопросов по-прежнему остается нерешенным. Это, в частности, вопросы отмены принципа резидентства декларантов при та-

моженном оформлении товаров на таможенной территории стран Таможенного союза, необходимости отмены разрешений на автоперевозки из третьих стран под таможенный контроль для белорусских автоперевозчиков при провозе грузов через страны ТС, обеспечении логистических центров пунктами таможенного оформления, а также сокращении сроков осуществления таможенных операций при отправлении транзитных грузов через логистические центры страны. Министр выразил надежду, что меры, которые позволят решить существующие проблемы, будут выработаны в ближайшее время.

Юлиан ВЛАДИМИРОВ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

СОБЫТИЯ

Школьная форма

В законопроект о школьной форме заложена идея поддержки текстильной промышленности России. Форму обяжут выпускать лишь в России и из тканей местного производства. Сумму в 36 млрд рублей назвал Минпромторг. По расчетам ведомства, комплект новой формы может обойтись в 3000 рублей, а она будет нужна 12 млн школьников.

36 млрд рублей – большие деньги, около 2% рынка одежды, говорит гендиректор «Глории Джинс» Владимир Мельников. Он утверждает, что если условия контракта на пошив будут приемлемыми, то он готов в одиночку освоить весь заказ.

Ориентировочная цена в 3000 рублей за форму – это очень дорого, замечает начальник отдела маркетинга швейной фабрики «Рабочая марка» Дарина Купченко. Костюм металлурга, который делается из сложных тканей и требует трудной обработки, стоит 1500-2000 рублей. Работа по пошиву школьной формы

может обойтись 250-500 рублей плюс цена ткани, считает она: в сумме получится не больше 1500 рублей.

Проект закона, который вводит по всей России школьную форму, был направлен в Госдуму 23 апреля. Согласно документу, регионы получают право самостоятельно определять стандарты одежды учеников. Законопроект был предложен членами фракции «Единая Россия».

БелАЗ интересен всем

Премьер-министр Казахстана Серик Ахметов посетил ОАО «БелАЗ».

Ему показали производство, а также последние модели карьерных самосвалов. В частности, усовершенствованный роботизированный 130-тонник, самосвалы с электромеханической трансмиссией и грузоподъемностью 90 тонн «БелАЗ-75580» и «БелАЗ-75581», которые были сегодня представлены широкой общественности.

Белорусский автомобильный завод и Казахстан связывает дав-

нее и плодотворное сотрудничество. Казахстан является одним из крупнейших в мире поставщиков минерального сырья с развитой горнодобывающей промышленностью. На территории республики разработано более 100 угольных месторождений, крупнейшими из которых являются Экибастузское месторождение и Карагандинский угольный бассейн. В этой связи Казахстан является одним из наиболее крупных потребителей горнодобывающей техники, в том числе карьерных самосвалов. На данный момент в Казахстане работают 845 единиц техники БелАЗа. Это карьерные самосвалы грузоподъемностью от 30 до 220 тонн и другая карьерная и дорожно-строительная спецтехника.

В 2012 году ОАО «БелАЗ» реализовало в Казахстан продукции на сумму \$26,6 млн. В первом квартале 2013 года поставлено продукции на \$5,9 млн. Всего в текущем году запланирована поставка 66 единиц техники производства ОАО «БелАЗ» – управляющая компания холдинга «БелАЗ-Холдинг» – на сумму не менее \$37,5 млн.

Безработица в Испании

Экономический кризис, который начался пять лет назад, особенно сильно отразился на строительной отрасли в Испании и привел к массовой безработице в этом секторе. Позднее к этому добавился финансовый кризис.

Такой масштабной безработицы не наблюдалось в Испании с 1976 года, когда после смерти диктатора Франко начался переход страны к демократии.

Уровень безработицы в этом году может достигнуть 27%. Премьер-министр Рахой заявил депутатам, что ситуация с занятостью в течение всего года «не будет позитивной, но и не такой плохой, как в предшествовавшие годы». В следующем году наша экономика возобновит рост, и появятся новые рабочие места», – пообещал премьер.

По уровню ВВП Испания стоит на четвертом месте в Евросоюзе.

Вячеслав АКСЕНОВ