

Андрей КОНДРАТЬЕВ

■ **Перевалка белорусских грузов в российских морских терминалах побила очередной рекорд.**

За восемь месяцев этого года через наши гавани прошло больше 8,5 миллиона тонн грузов. Но останавливаться на этом не планируют, ведь товары из Синеокой становятся все более популярными за рубежом.

СНАЧАЛА К ПРИЧАЛУ

Сейчас Минск активно сотрудничает сразу с двадцатью российскими портами. Среди них в том числе причалы в Ленинградской области, Санкт-Петербурге - отсюда грузы попадают в Балтику. Тем временем через Новороссийск белорусские товары отгружают на суда, бороздящие Черное море. К Каспийским водам у Синеокой тоже есть выходы - через порты Астрахани. А это самый короткий путь до Азербайджана, Дагестана, Ирана, Туркменистана и Казахстана.

Особое внимание к Крыму и Мурманску. **Первый заместитель Постоянного представителя республики при Президенте РФ Михаил Соломенцев** заявил, что российский полуостров готов предложить РБ свои территории для перевалки грузов, которые будут экспортировать по всему миру.

Скоро через причалы Керчи и Феодосии в Африку, Пер-



Мурманская гавань открывает для сябров морской путь до Азии.

СТОЛИЦА ДВАДЦАТИ ПОРТОВ

сидский залив и Средиземное море могут отправиться белорусская сельхозпродукция и удобрения. Но где порт, там и рыба. Такое сотрудничество Крыма и Минска также не исключено. По словам Соломенцева, при наличии флота белорусские рыбаки могли бы вести промысел не только в акватории Черного моря, но и в водах Африки.

- Африканская сторона в этом заинтересована. Надо объединить усилия, здесь есть большие перспективы, интересные и им и нам.

Однако для развития сотрудничества нужны инвести-

ции и детальная проработка проектов.

ЯЙЦА В РАЗНЫХ КОРЗИНАХ

Незамерзающий Кольский залив способен открыть для Беларуси прямой доступ к Северному морскому пути, который тянется через Баренцево, Карское и Чукотское море, проходя через Берингов пролив в Тихий океан. А дальше весь Восток как на ладони.

О сотрудничестве Беларуси и Мурманской области в сфере перевалки грузов заявил еще год назад **Александр Лукашенко** на встрече с губернатором российского региона **Андреем Чибисом**. По словам белорусского президента, в заполярные порты планируют переориентировать часть калийных удобрений, которые идут на экспорт:

- По всем вопросам меня информировали, и мы приняли решение, что будем сотрудничать в этом направлении с Мурманской областью, несмотря на то что в настоящее время уже работаем в районе Санкт-Петербурга.

Действительно, петербургские причалы пока - лидеры по отгрузке товаров из

Беларуси, однако северные регионы все еще интересны Минску. Более того, власти республики хотят построить там свою собственную инфраструктуру.

Заинтересованность братской страны в этом проекте подтверждают и слова **Посла Беларуси в России Дмитрия Крутого**. Минск нацелен не на строительство одного «центрального» порта в России, а на разделение транспортных потоков.

- Мне такая диверсификация, если честно, нравится, - рассуждает дипломат. - Нам нужны терминалы для экспорта того же калия или нефтепродуктов как базовых наших грузов, но и здесь тоже есть несколько вариантов - использовать порты от Санкт-Петербурга до Мурманска. То, что мы сегодня не складываем яйца в одну корзину и не закиваемся на одном базовом порте, это правильная стратегия, и мы будем ее придерживаться.

В начале года стало известно о том, что в Мурманской области планируют построить специальный грузовой терминал для перевалки удобрений из Беларуси. Предполагаемое

место постройки - западный берег Кольского залива. Через него будет проходить до семи миллионов тонн грузов. Во время своего визита в Мурманск премьер-министр Беларуси **Роман Головченко** осмотрел возможное место строительства и остался доволен.

Открытый вопрос в сотрудничестве с мурманчанами - железнодорожный тариф. Логистика с учетом расстояний дороже остальных.

БАЛТИКА ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Самым выгодным направлением остаются порты Санкт-Петербурга, а если говорить точнее - терминал «Бронка», через который уже идет основной поток удобрений. Именно она - базовый порт в гавани всего Петербурга. В процессе сделки о покупке Беларуси российского терминала.

В Минтрансе РБ рассказали, что петербургские гавани пока что вне конкуренции из-за объемов, которые они могут через себя пропустить, и выгодной цены. Расстояние до Беларуси гораздо меньше, да и скидка на некоторые категории грузов внушительная.

По словам министра транспорта и коммуникации Беларуси **Алексея Ляхновича**, тарифы на перемещение грузов по железной дороге до причалов занимают около 60 процентов от стоимости всей логистики. Поэтому эта статья расходов является основной для направления белорусских грузов. Вопросом железнодорожных тарифов для грузоперевозок в Союзном государстве занимается отдельная межправительственная комиссия.

- В этом году мы получили скидки от десяти процентов до сорока, в зависимости от направления, - рассказывает министр. - В том числе по некоторым видам грузов на большой порт Санкт-Петербурга и самую большую - на порты Астрахани и сухопутный маршрут Север - Юг в сторону Каспийского моря.

МАСШТАБ БРОНКИ

Общая протяженность терминала
1755 метров

Загружаться могут суда длиной до **347 метров**

Способен перевалить грузов
3,2 миллиона тонн

Контейнерный терминал включает в себя
7 причалов

УЗКОЕ МЕСТО

■ **Еще предстоит решить проблемы с логистикой.**

Пропускная способность железной дороги между Россией и Беларусью - одна из главных преград на пути к масштабному сотрудничеству. Не зря эту тему обсуждают в высшем руководстве СГ.

Чтобы увеличить пропускную способность железной дороги между Петербургом и Беларусью, можно создать новую ветку, которая протянется на несколько сотен километров и позволит в разы увеличить грузопоток. Второй вариант - восстановить старые развязки, оставшиеся на этом направлении со времен Советского Союза.

- Создаем новый транспортный коридор, который позволит сократить расстояние

РЕЛЬСЫ, ШПАЛЫ

от Минска до портов Ленинградской области на 132 километра, - пояснил вице-премьер Беларуси **Анатолий Сивак**.

Речь идет о трассах М3 и Р-46, которые тянутся от белорусской столицы до границы с Россией. Сейчас дороги модернизируют, чтобы пускать по ним фуры массой больше одиннадцати тонн.

В этот же транспортный коридор планируют включить М10, которая будет идти в обход Украины и соединяться с российской логистической веткой Север - Юг.

В железнодорожной сфере Минск и Москва будут развивать пропускные способности 9-го транспортного коридора, который идет по Беларуси от Гомеля до населенного пункта Езерище на границе с Россией.

ШАНХАЙ, НИХАО!

■ **Большие партии отправятся в Индию и Китай.**

В развитии логистики Союзного государства заинтересованы и крупные российские компании, которые налаживают маршруты из РБ через РФ в другие страны.

Российская компания FESCO летом этого года организовала новый контейнерный маршрут из Синеокой в Индию и Китай. При этом грузы проходят через порты Санкт-Петербурга.

Первый этап начинается в Витебске. Оттуда контейнеры по железной дороге попадают на припортовую грузовую станцию Автово

ДРУГИЕ МАРШРУТЫ

в Петербурге. Потом их грузят на суда FESCO, откуда они следуют либо в индийский порт Нава-Шева, либо в китайские гавани Ричжао, Ляньюньган, Шанхай, Нинбо, Яньтянь. Транзитное время всей перевозки - около пятидесяти дней.

Мощности китайского порта Нинбо позволяют перегрузить белорусские контейнеры и отправить их дальше. Например, во Вьетнам и другие страны Юго-Восточной Азии. Первый контейнер по этому маршруту отправился 20 июня. В Шанхай из Беларуси на экспорт отправили пиломатериалы. В КНР грузы были уже к 9 августа.