

ИМПОРТНАЯ ПРОБКА

- Что устроили, вот же... - начинает ругаться крепкими словами водитель Сергей. - Два дня уже кукую тут!

Белорусско-польскую границу дальнобойщики и раньше-то никогда особо не жаловали. Впрочем, как с Литвой и Латвией. Очереди из большегрузов на въезде в Европу традиционно перед праздниками или после выходных вытягиваются на километры от пропускных пунктов. Большинство водителей к такому раскладу давно привыкли - стоят в очередях и не жалуются. Без толку.

В минувшем ноябре традиционное ожидание стало особенно тревожным. С 9-го числа из-за скопившихся у границы беженцев Варшава повесила замок на КПП «Брузги». В итоге поток, а это не меньше трети машин от всего польского направления, перекинулся на альтернативные переходы - «Берестовицу» и «Козловичи». Хотя там и без того тесно, особенно под Новый год. К праздникам поставки товаров вырастают в разы. Путь между Европой и Россией загружен до предела - подарки и продукты к столу нужны всем.

Водители, которым удалось добраться до заветной точки и попасть на оформление, рассказывают, что объективных причин для задержек нет. Тщательно досматривать грузы не стали, зато дополнительные вопросы от польских таможенников звучат нередко.

- Ноябрь - декабрь у нас всегда горячая пора, - объясняет дальнобойщик Максим, который в начале прошлой недели проезжал через «Козловичи». - А в этом году не все так просто, как кажется на первый взгляд. У меня, усмехаясь, спросили, сколько беженцев я пытаюсь провезти в Европу. После нескольких

СТОЙ, КТО ВЕЗЕТ

Софья АРСЕНЬЕВА

Огромные очереди из фур скопились как на выезде из РБ, так и со стороны Литвы, Латвии и Польши.

суток на границе было не до шуток. Есть какие-то подозрения? Машину отправляют на рентген, и дело с концом. Мало того, что все устали стоять и наши компании уже несут убытки, так над нами еще и издеваются!

По словам водителя, темпы оформления документов польскими таможенниками сейчас оставляют желать лучшего.

- Сидят пять человек в окошках, а работают только два или вообще один. И ведь не скажешь ничего, а то вовсе не пропустят, - сетует Максим.

ЕВРО НА ВЕТЕР

А вот местных жителей чередой машин в два ряда не удивить. Татьяна Макарова, чьи родственники живут в паре километров от границы, вспоминает октябрь:

- Фуры стояли даже у знака с отметкой двадцать километров до «Козловичей». Ничего нового. Правда, раньше заторы за день-другой рассасывались. А этот караван тут уже которую неделю...

Беспокойство по поводу происходящего высказывают не только рядовые дальнобой-

щики, без дела прозябающие на обочинах, но и крупные игроки рынка.

Консультативный совет по иностранным инвестициям предупредил о рисках перебоев с поставками товаров в Россию из-за заторов на границе. Ведь именно этими маршрутами в страну поступают почти девяносто процентов товаров. Задержка уже составляет четыре дня. Организация даже направила официальное письмо **первому вице-премьеру РФ Андрею Белоусову** с просьбой помочь в решении проблем автоперевозок из Европы в Россию, возникших на фоне миграционного кризиса.

«Сохранение сложившейся ситуации может существенным образом повлиять на цепочки поставок и доступность товаров для населения, особенно учитывая увеличивающийся грузооборот и повышенный спрос на продукцию в преддверии новогодних праздников», - говорится в письме.

Белоусов уже поручил Минтрансу, Минэкономразвития и МИДу рассмотреть обращение и решить вопрос с доставкой

европейских грузов в Россию.

Опасения не беспочвенные. В КСИИ входят такие гиганты, как Danone, Mars, Metro, PepsiCo. День простоя в очередях на КПП обходится компаниям минимум в пятьсот евро за фуру. Цифра на первый взгляд не страшная, вот только большегрузов там сотни. А «великое стояние» грузовиков порядком затянулось.

Впрочем, главный вопрос: кто в итоге может пострадать? Конечно, рядовой потребитель. Ломанутся за покупками к праздничному столу, а там и цены кусаются, и ассортимент скуднее.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Георгий ВЛАСТОПУЛО, генеральный директор компании «Оптимальная логистика»:

Сложившаяся ситуация сказывается на стоимости, на сроках, на возможности прогнозирования постановки свободного транспорта под загрузку. Заказчики просят десять машин, предположим, в понедельник в Берлин, а машины просто не успевают возвратиться из России или сделать кругорейс, соответственно, все переносится на вторник-среду. Все это не добавляет спокойствия, а добавляет только нервозности, ставки растут. И мы находимся в затруднительном положении, не можем спрогнозировать сроки поставки, что самое неприятное. По стоимости договора фрахта мы отмечаем подорожание на 15 - 25 процентов на самых главных направлениях для России: Германия, страны Бенилюкса, Италия и так далее. Перекрыв границу, ни Польша, ни Беларусь, никто не выигрывает, все получают убытки. Республика теряет деньги от транзита, российский бизнес получает высокие цены на логистику, европейские потребители терпят убытки в виде недопоставленных товаров.

ОЧЕРЕДЬ ГРУЗОВИКОВ НА ВЫЕЗД ИЗ РБ*



ГРУЗ И НЫНЕ ТАМ

В минувшие выходные ситуация только ухудшилась.

29 ноября в Государственном пограничном комитете Беларуси констатировали:

- Количество грузового транспорта, ожидающего въезда в страны ЕС, в сравнении с прошлым понедельником увеличилось на тридцать процентов.

В чем причина?

- Нежелание сопредельных стран ЕС в полном объеме выполнять договоренности по пропуску грузовиков, - прямо говорят белорусские пограничники. - Поэтому и происходит скопление транспорта перед белорусскими пунктами пропуска.

Так, контрольные службы двух функционирующих польских погранпереходов выполнили договоренности по пропуску фур лишь на

семьдесят процентов. Кроме того, закрытие погранперехода «Кузница Белостокская» (с белорусской стороны - «Брузги». - **Ред.**) привело не только к существенному снижению пропускной способности, но и к увеличению нагрузки на соседних альтернативных маршрутах.

На литовском направлении хоть и функционирует пять пунктов пропуска, ситуация еще хуже. Очередь скопилась из 2,3 тысячи фур. Через литовские погранпереходы в прошлые выходные машины въезжали в ЕС без задержек, однако скопление грузовиков сохраняется и там.

В ГПК отмечают, что белорусская сторона готова в любой момент приступить к оформлению водителей и транспорта в пункте пропуска «Брузги». Польше об этом говорили еще 19 ноября. Ответа нет до сих пор.

КРАСНЫЙ СВЕТ

УШЛИ ПОЕЗДА, НЕ НУЖНЫ И РЕЛЬСЫ

Из Варшавы в адрес Минска уже не раз звучали угрозы вслед за автомобильным движением остановить и железнодорожное.

Нескромную ноту польские власти выдвинули с требованием «стабилизации ситуации вблизи пограничного пункта пропуска «Брузги». Даже обозначили сроки: просили убрать мигрантов от границы до 21 ноября. И хоть несчастные беженцы все еще там, товарные поезда по-прежнему стучат колесами между Беларусью и Польшей по расписанию.

Пока поляки лишь на словах намереваются остановить железнодорожный товарооборот с Беларусью, для Литвы это станет реальностью с 1 декабря. Через маленькую прибалтийскую республику остановят транзит белорусских калийных удобрений.

УЛЬТИМАТУМ

Глава «Литовских железных дорог» Мантас Бартушка еще летом поделился неутешительными подсчетами: в результате прекращения транзита из Беларуси ущерб составит минимум девятнадцать миллионов евро. А на содержание инфраструктуры железных дорог из госбюджета придется компенсировать все шестьдесят миллионов евро. **(Подробнее об этом читайте на стр. 10.)**

Найти замену белорусским грузам практически нереально. В то же время у Литвы есть сосед, который наглядно показывает, какое будущее может ее ждать. Так, Латвийская железная дорога в последние пару лет активно распродает на аукционах свою инфраструктуру. С молотка уходят рельсы, стрелки и прочие детали железнодорожного полотна. Совсем недавно они приносили реальный доход, а теперь все это официально называют металлоломом и сбывают по стартовой цене 230 евро за тонну.