

КТО ПОСЛЕДНИЙ В КИТАЙ?

На состоявшейся вчера в Даугавпилсе международной конференции, посвященной приграничному сотрудничеству в области транзита, проблема очередей на границе была названа частной и временной. Гораздо хуже будет тогда, когда через Латвию вообще никто не поедет. Великий торговый путь из Европы в Китай и обратно может пройти мимо нас.

Светлана
ГАРТОВАНОВА

Серьезный разговор, в котором участвовали представители Латвии, Санкт-Петербурга, Пскова, состоялся в рамках проекта, финансируемого европейскими фондами. Но 10 миллионов евро, выделенных фондом INTERREG хватит только на 10 километров дороги. Средства предназначены для организации дискуссии. Что делать, когда и за какие деньги — решать самим странам. А решать у нас не торопятся. Как сообщили представители Института транспорта и связи, еще до вступления Латвии в Евросоюз они представили правительству данные о том, что произойдет, когда граница Евро-

пы будет проходить за Лудзой. Увы, никакой программы действий не последовало.

Сей-ас исследователи предупреждают о более серьезной проблеме. Поток грузов с Запада на Восток увеличивается стремительно. В Китае многие европейские компании разместили свои производства, да и собственных товаров там хватает. В следующем году предстоит доставить 4,8 миллиона контейнеров. Мощностей всех портов на Балтике не хватит для того. Тот, кто предложит самые выгодные условия, будет процветать. Пока нет никаких оснований считать, что это будут латвийские порты.

Литва еще четыре года назад разработала национальную программу создания центров логистики. Эстония так реконструировала порты, что по скорости обработки грузов обогнала Финляндию. Россия тоже не отстает.

Как рассказал заместитель председателя Санкт-Петербургского комитета транспорта и политики Алексей Чумак, в 2006 году через порты Ленинградской области прошло на 22 процента больше грузов, чем в предыдущем. Приморск, Высоцк и Усть-Луга уже сегодня составляют серьезную конкуренцию Вентспилсу и не намерены уступать.

Что этому мощному натиску может противопоставить Лат-



Пора занимать очередь за грузами

вил? Очереди по 500—700 грузовиков на узкой дороге, где все обочины покрыты горами мусора? Затянувшийся процесс подписания договора о границе с Россией?

Но, как подчеркнул генеральный консул России в Даугавпил-

се Николай Вихляев, отношения между соседними странами пока обочины покрыты горами мусора? Затянувшийся процесс подписания договора о границе с Россией? Например, решение вос-

проса с двойным налогообложением, что существенно повлияет на товарооборот.

А зачем нам этот транзит? Разбитые дороги, поток фур, из-за которого скоро на дорогах Латвии будет такое же движение, как в Риге. Хотя бы плату брали с

перевозчиков, так и этого нет. Резон в этих рассуждениях есть. Транзит становится выгодным только тогда, когда он помогает развитию. Если не модернизировать посты, не строить терминалы и центры логистики, не давать кредиты для строительства моте-

Кстати

Вчера на заседании правительства премьер-министр Алгис Калвитис поручил министерствам иностранных дел и сообщения в течение месяца подготовить информационный доклад с предложениями по решению проблем, вызванных большими очередями грузовиков на латвийско-российской границе.

Премьер указал, что информация следует вернуться к вопросу о введении пошлины за пользование инфраструктурой. «Туалеты необходимо чистить, отходы собирать. Они [автоперевозчики] пользуются нашей инфраструктурой, засоряют окрестности — за это надо платить» — сказал он. Премьер подчеркнул также, что ситуация со взиманием штрафов неудовлетворительна. Он считает необходимым создать единый регистр штрафов, чтобы не уплатив штрафа, невозможно было пересечь границу.

пей и кафе на трассах, то мы действительно окажемся последними в очереди, растянувшейся вдоль всей Транссибирской магистрали.