

GEOPOLITIKA Baltarusijoje Lietuvos verslininkams įsitvirtinti tebėra sunku

Verslas suklušo, bet nepuls



SUVARŽYMAI Baltarusija yra viena iš nedraugiškiausių privačiam verslui valstybių: biurokratinės kliūtys, painūs mokesčiai, valdžios savivalė kartina savų ir užsienio verslininkų gyvenimą.

Vz | EGLĖ MARKEVIČIENĖ

Kai nepavyko išspręsti energetinių konfliktų su Rusija, Baltarusijos prezidentas Aleksandras Lukašenka prabilo apie norą mokytis iš Europos Sąjungos ir siekti glaudesnio ekonominio bendradarbiavimo. Lietuvos verslas diktatoriaus pažadais nepatikėjo, tačiau viliasi, kad, Baltarusijai priverstinai gręžiantis į Europą, sąlygos dirbti kaimyninėje šalyje pagerės.

„Panašu, kad Baltarusija bent šiek tiek pasuks savo interesus Europos link, todėl Lietuvos verslininkams, ypač eksportuotojams, darbas šioje šalyje palengvės, nes sumažės valstybinių suvaržymų“, – viliasi Valdemaras Jacikas, „Džeira-

nos“ grupės, importuojančios į Lietuvą baltarusišką žemės ūkio techniką, valdybos pirmininkas.

„Rusijai varžant Baltarusiją, Baltijos šalys, o ypač Lietuva, jai tampa ypač naudingos – tai ir galimas apsirūpinimo nafta kelias, ir eksperto arterija per uostus. Iš naudos ir atsiranda draugiškumas, o tai geras ženklas Lietuvos verslui“, – aiškina Mindaugas Kulbokas, tarptautinės nekilnojamojo turto (NT) konsultacijų kompanijos „Colliers International“ Konsultavimo ir vertinimo departamento direktorius.

„Realių Baltarusijos žingsnių europėjimo link kol kas čia nematyti. Tai greitai ir neįmanoma, juk reikėtų keisti ir įstatymų bazę. Tačiau mums gali būti naudinga tai, kad jie ieško, kaip apeinant Rusiją gauti naftos ir dujų“, – sako ir Artūras Gaidauskas, Klaipė-

dos jūrų uosto atstovybių Baltarusijoje ir Maskvoje vadovas. Anot jo, tai teikia realių vilčių, kad per Klaipėdos uostą bus transportuojama nemažai baltarusiškų naftos produktų.

Viena virve surištos

„Baltarusijai Lietuva ne mažiau svarbi kaip ir Lietuva Baltarusijai. Mes jiems reikalingi kaip produktų eksporto kelias, jie mums – kaip transporto tranzito šalis,“ – pažymi Geraldas Statulevičius, koncerno „Achemos grupė“ logistikos ir komercijos direktorius. Ir priduria: – „Su kaimynais reikia elgtis žmoniškai, tai ir verslas gerai klostis. Tokio bendradarbiavimo patirties „Achemos grupei“ netrūksta – jai priklausanči uosto krovos bendrovė KLASCO krauna didelius kiekius baltarusiškų kalio trąšų, kitų krovinių.“

Per Baltarusiją Lietuva tranzitu gauna ir visas jai reikalingas gamtines dujas, o jei Rusija neblokuoja – ir naftotanku žaliavą naftos perdirbimo gamyklai „Mažeikių nafta“.

Per Klaipėdos uostą, kuris arčiausiai nuo Baltarusijos, šiai šaliai yra naudingiausia eksportuoti produkciją, todėl baltarusiškų krovinių srautas augo kaip ant mielių. Jis kėlė ir „Lietuvos geležinkelius“, kuriems šis maršrutas gana pelningas. Per Baltarusiją į Lietuvą keliauja ir visi tranzitiniai kroviniai iš Rusijos, Kazachstano.

Pasak p. Gaidausko, Klaipėdos uoste pernai buvo krauta 4,5 mln. t baltarusiškų krovinių, jų srautas per metus padidėjo 29%, 2005 m. buvo 3,5 mln. t.

„Baltarusija tapo užsienio partnerė Nr. 1 – jos kroviniai sudarė gausiausią dalį. Dau-

giausia tai kalio trąšos, ypač pagausėjo per Klaipėdą eksportuojamų naftos produktų“, – informuoja jis.

Savotiška tvarka

Tačiau suvaržymų verslui Baltarusijoje netrūksta, todėl lietuviškos bendrovės su baime žengia į kaimyninę šalį, o vežėjai automobiliais, atrodytų, patogiausia ir trumpiausia kelią į Rusiją aplenkia didžiausiu lanku.

Bandantieji investuoti kaimyninėje šalyje užsimeina, kad sėkmingo verslo kaimyninėje šalyje garantas – tvirtas vietinių funkcionierių užnugaris. Antraip bus sunku perprasti nuolat besikeičiančius įstatymus, įveikti aibę biurokratinių kliuvinių, į savo pusę palenkti priekabius valstybės tarnautojus, muitinės pareigūnus.

„Pavojai šioje rinkoje nėra menami, jie egzistuoja – tai

politinė rizika. Procesai čia valdomi išakymais, o ne rinkos taisyklėmis“, – NT plėtros patirtimi dalijasi p. Kulbokas.

Libiausiai nuo baltarusiškų „tvarkos“ kenčia Lietuvos vežėjai, jie šiuo metu yra priversti per Baltarusiją gabenti vos penktadalį Rusijai skirtų krovinių, o pagrindinis srautas kreipiamas per Latviją.

„Jei baltarusiai laikytųsi tarptautinių konvencijų, prie kurių yra prisijungę, vežėjai Baltarusijoje neturėtų jokių problemų. Tačiau jie dar taiko ir savo įstatymus, reikalavimus, todėl niekada nežinau, ar pervaziuos Baltarusiją planuotu laiku. Labai gali būti, kad teks stoti, kol patikrins, perkrauti ir dar sumokėti nemažus pinigus už šiuos patikrinimus“, – sako Jonas Grybauskas, vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ vice-