

### Экономика партнерства

На минувшей неделе министр Евразийской экономической комиссии по экономике и финансовой политике Тимур ЖАКСЫЛЫКОВ принял участие в расширенном заседании общественно-консультативного совета по развитию предпринимательства при Министерстве экономики Беларуси.

Подобная встреча уже проходила год назад. Тогда представители бизнес-сообщества обозначили проблемные аспекты для сотрудничества в рамках ЕАЭС. Какие из них за это время удалось урегулировать, Тимур Жаксылыков рассказал в интервью до начала заседания. «Например, поднимался вопрос о льготах по страховым взносам при приобретении индивидуальных средств защиты, спецодежды, спецобуви, которыми пользовались поставщики товаров российского происхождения при закупках в Российской Федерации. Эти льготы не распространялись на поставщиков продукции из других наших стран-партнеров, в частности из Беларуси. С осени прошлого года эта проблема решена, — отметил министр ЕЭК. — Также очень важный вопрос, который постоянно появлялся, касался закупок: о доступе программного обеспечения к государственным и муниципальным закупкам в Российской Федерации. Дело в том, что ранее действовала такая ограничивающая норма, по которой только российские производители программного обеспечения получали доступ к таким закупкам, были ограничения для производителей из других стран. Эта норма также с апреля этого года отменена».

Тимур Жаксылыков рассказал о том, как идет рассмотрение инициативы Беларуси о проведении оценки регулирующего воздействия для проектов международных договоров в рамках ЕАЭС на предмет их влияния на бизнес: «Этот вопрос, поднятый белорусской стороной, очень актуальный и своевременный. В рамках нашего союза регулирование, которое принимается, те международные договоры, наверное, далеко отошли от тех, которые были несколько лет назад (рамочного, базового характера). Сейчас они имеют характер наднационального регулирования. В этой связи вопрос о проведении оценки регулирующего воздействия поставлен очень правильно. Мы обсудили его на коллегии и адресовали инициативу Беларуси всем сторонам. Партнеры сейчас рассматривают ее. Уже дала ответ Кыргызская Республика — она эту инициативу поддержала. И мы ждем ответа других сторон».

Не оставили без внимания журналисты и злободневный вопрос о распределении пошлин. «У всех сторон есть понимание, что самый справедливый принцип — это по потреблению, то есть не по растаможке товаров в конкретной стране, а по окончательному потреблению этих импортных товаров», — отметил Тимур Жаксылыков. Сейчас коллегия обсуждает технические нюансы, связанные с методикой. По словам министра, решение будет найдено до конца года.

Мария ДАДАЛКО.

№ 10 (118) Вторник, 11 июня 2019 года Для читателей Беларуси, России, Казахстана, Армении, Кыргызстана Выходит 2 раза в месяц Издается с 26 апреля 2014 года

## ЧТОБЫ В ПОЛЕТЕ ЖИЛ САМОЛЕТ



Когда на минском авиаремонтном заводе начнут ремонтировать «Боинги» и чего стоил предприятию переезд

Минский завод гражданской авиации № 407 с середины прошлого года работает на новой площадке — за пределами столицы рядом с Национальным аэропортом Минск. Он является уникальным примером переноса авиаремонтного производства. Причем новый завод специалисты знаменитого авиаконцерна Lufthansa назвали одним из лучших в Европе. География деятельности

### ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН

Планы переноса авиаремонтного завода существовали еще с начала 80-х, когда под Минском строился новый аэропорт. Но долгое время они оставались только на бумаге. Более обстоятельно об этом начали говорить с приходом инвесторов, в частности сербской компании, которая собиралась строить в столице новые кварталы Минск-Мир. В 2012 году был подписан указ Президента о выносе предприятия.

В действительности же вынос — это строительство нового производства. История знает немного

предприятия — от Дальнего Востока до стран Латинской Америки, но большинство заказчиков — из постсоветского пространства. А в планах — постепенный переход к ремонту и обслуживанию западной авиатехники. Мы побывали на предприятии и узнали, как «обжился» авиаремонтный завод на новом месте и когда в Беларуси начнут ремонтировать «Боинги».

таких примеров, и все они в основном из военного времени. Перед предприятием стояла непростая задача: переехать на новое место, ни на день не прекращая работу. — Ремонт самолета длится от девяти месяцев. При этом у нас были четкие требования: до середины 2018 года уйти с территории аэропорта Минск-1. И мы это сделали: последний отремонтированный на старой площадке самолет — Ту-134 — улетел 28 июня, — рассказывает генеральный директор Минского завода гражданской авиации № 407 Евгений ВАЙЦЕХОВИЧ. — При этом технику

для последующего ремонта мы уже некоторое время принимали здесь: практически в открытом поле приземлили четыре самолета для капитального ремонта и начали его.

Следует отметить, что перед строительством на предприятии провели огромную работу по изучению передового мирового опыта. Следовало определить, каким будет новое предприятие и какую технику оно будет ремонтировать. В Беларуси до этого не строились промышленные объекты такого масштаба.

(Окончание на 2-й стр. «СЕ».)

### Контакты

## ТРАНЗИТ ЭКСПРЕССОМ

Теперь все виды перевозок пассажиров и грузов между странами будут осуществляться на безразрешительной основе. В Минске подписали Протокол о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении от 9 апреля 1994 года.

— Данный протокол позволяет нам в последующем осуществлять перевозки без получения разрешений. Глава государства, находясь в КНР, обращал внимание, что нам нужно выходить со всеми странами на безразрешительную систему. Молдова стала первой.

Поэтому в будущем мы планируем сотрудничать еще более тесно, — отметил заместитель Министра транспорта и коммуникаций Беларуси Алексей ЛЯХНОВИЧ.

Заключение протокола — это увеличение объемов работы белорусских перевозчиков в направлении Молдовы и, как следствие, в направлении сопредельных с ней государств.

— Беларусь входит в топ-5 стран СНГ, с которыми Молдова стабильно развивает экономические связи. Так, в 2018-м белорусы стали вторыми по импорту и третьими по экспорту товаров в нашем государстве. Из Молдовы в Беларусь везут вина и виноград, овощи, текстиль и трикотаж. В обратном направлении транспортируют сельхозтехнику, автобусы

и троллейбусы, керамику, фармацевтические препараты. Кроме того, в любом супермаркете Кишинева можно найти белорусские молочные продукты — мы их очень любим! — рассказал госсекретарь министерства экономики и инфраструктуры Молдовы Сергей БУКАТАРУ. — Практически весь товарооборот осуществляется автомобилями, поэтому важна либерализация именно этого вида перевозок. Уверен, упрощения позитивно отразятся на экономике обеих стран.

К слову, с мая прошлого года Молдова получила статус государства-наблюдателя при ЕАЭС. Это позволяет представителям страны участвовать в работе органов союза.

Анна КУРАК.