НОВОСТИ СОЮЗА

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАСПОРТ

В ЕЭК создали рабочую группу, определяющую порядок внедрения электронных паспортов транспортных средств. Сама идея создания таких документов ведет к формированию онлайн базы данных единого формата, действующей по всему ЕАЭС.

Как отметил заместитель директора Департамента технического регулирования и аккредитации ЕЭК Вячеслав Бурмистров, рабочая группа также оценит инициативы национальных правительств и участников рынка и целесообразность внесения изменений в требования к транспортным средствам. Кроме этого, сформирует рекомендации по развитию нормативно-правовой базы в странах ЕАЭС.

Надежда АНИСОВИЧ.
anisovich@zviazda.by

Ожидания против реальности

Предприятия «Группы «ГАЗ» (Россия) и холдинга «Автокомпоненты» (Беларусь) согласовали программу по долгосрочному сотрудничеству на 2017—2020 годы. В ней отмечается, что планируется освоить производства новых конкурентоспособных импортозамещающих и экспортноориентированных изделий для автомобилей «ГАЗель-Next», ГАЗ 3308 «Садко», 3309 «Земляк» и других моделей.

Как «СЕ» рассказали в ОАО «БАТЭ», которое является управляющей компанией холдинга «Автокомпоненты», на сегодня все предприятия активно сотрудничают с предприятиями Нижегородской области в части поставок автокомпонентов. Продукция холдинга «Автокомпоненты» присутствует в следующих моделях автомобилей, собираемых на этой российской площадке: «ГАЗель-Бизнес», «ГАЗель-Next», «Соболь-Next», «Садко», «ГАЗель-NextVan», а также практически на всех моделях автобусов «ПАЗ», включая современные автобусы «ПАЗ-Вектор».

Предприятия холдинга «Автокомпоненты» постоянно осваивают новые виды продукции, благодаря чему темп роста экспортных поставок холдинга в Нижегородскую область за восемь месяцев 2017 года по отношению к аналогичному периоду 2016 года составил 164%. Программой долгосрочного сотрудничества предусматривается не только сохранение доли присутствия на конвейерах и вторичном рынке области, но и ее увеличение, отмечается в ответе ОАО «БАТЭ».

На XV заседании Совета делового сотрудничества Беларуси и Нижегородской области заместитель премьер-министра Беларуси Владимир СЕМАШКО заявил, что стороны планируют активизировать сотрудничество в сфере производства автомобильных комплектующих.

— Мы условились, что должны разработать серьезную программу по автокомпонентам. Нижегородская сторона сильна в этом плане, у нас есть специализированный холдинг «Автокомпоненты», — заявил тогда Владимир Семашко. — Мы должны подумать о сотрудничестве на перспективу, сделать абсолютно конкурентоспособные продукты как по цене, так и по качеству.

Тогда же вице-премьер напомнил, что в России сейчас активно готовятся к приближающемуся чемпионату мира по футболу 2018 года. В стране примут немалое количество участников и туристов, поэтому городской транспорт действительно будет востребован — Беларусь же способна предоставить необходимую технику, в том числе на газомоторном топливе.

Владислав ЛУКАШЕВИЧ.
lukashevich@zviazda.by

ГДЕ НАШИ ПУТИ СХОДЯТСЯ?

(Окончание. Начало на 1-й стр. «СЕ».)

— Развитая транспортная сеть важна и в части автомобильных дорог. Начало реконструкции участка М10, через который, как планируется, будет проходить «Меридиан» (магистраль из Китая в Западную Европу), запланировано только на следующий год. Насколько сегодня наши дороги готовы к увеличению потока машин?

Есть надежда, что за ближайшие 8 лет «Белавиа» вырастет еще раза в два-три.

— У нас далеко не использованы пропускные способности автодорог, как и в железнодорожном транспорте. И сегодня мы достаточно активно продвигаемся дальше по их развитию: переводим в первую категорию. «Меридиан» — это новый коридор, есть планы по его строительству в Российской Федерации. Безусловно, если он будет реализован, одновременно и мы будем стремиться, чтобы нашу М10 соединить с ним и получить второй международный коридор по направлению Китай — Западная Европа. Но это должны быть согласованные планы. Обновление нашей дороги без строительства в России будет не настолько эффективно, как и без польской дороги А2, которая тоже должна развиваться. Это взаимоувязанный процесс. Пропускная способность должна быть с соседними странами синхронизирована.

— А легко ли согласовывать действия со странами в рамках Евразийского экономического союза?

— У нас нет другого пути, кроме как находить взаимопонимание. Каждый вид транспорта — самостоятельная структура. Они конкурируют в известной доле между собой. Государства собираются и договариваются о правилах, чтобы транспорт функционировал более эффективно. В нашем регионе объединяющую роль выполняет ЕЭК. Через механизмы в рамках комиссии мы стремимся снять барьеры и сделать условия для перевозчиков различных стран одинаковыми. Не должно быть никаких преимуществ для собственного перевозчика в отношении перевозчика иностранного. Это более глубокий уровень интеграции.

— Летом министры транспорта государств — членов ЕАЭС одобрили план либерализации воздушного и судоходного транспорта в рамках союза. Какие этапы пройдет каждая из стран, прежде чем в 2025 году заработает единое воздушное пространство?

— В наших дорожных картах определены сроки движения к конечной цели. Подготовка к 2025 году — это всегда улучшение функционирования конкретного перевозчика. Это процесс постоянный. Понимание должно быть такое: если хозяйствующий субъект не будет работать над снижением себестоимости, то в 2025 году он будет ощущать проблемы на рынке, который станет более обширным, что для Республики Беларусь, безусловно, благо. Но режим станет более жестким, потому что рынок будет доступен на порядок большему количеству перевозчиков.

— Как повлияет создание единого пространства на цены для пассажиров? Может быть, появятся новые лоукосты?

— В основе цены услуги всегда лежит себестоимость. Если мы говорим, что нужно снижать себестоимость, фактически это означает, что в перспективе идет снижение цены. Более сильная конкурентная среда этому тоже способствует.

Условия работы лоукоста — это особые взаимоотношения с аэропортами по стоимости услуг. Когда отдельный аэропорт идет на то, чтобы привлечь к себе пассажиров, он снижает ставки для перевозчиков порой даже ниже себестоимости.

Сама стоимость билета — это не только себестоимость затрат авиакомпании, но и не малая доля затрат на воздушное пространство и на аэропорт.

— «Белавиа» не такая крупная авиакомпания по сравнению с «Аэрофлотом» и «Эйр Астаной». Нет ли опасности, что единое воздушное пространство даст преимущество нашим конкурентам?

— Эта угроза всегда существует и касается не только «Белавиа», но и любого другого перевозчика. Но смысл тесного союза и заключается в том, чтобы выгоды одной страны распространялись на все пространство. Иначе, если исходить из того, что все участники этого союза должны развить все виды деятельности до определенного уровня, тогда вроде бы теряется и смысл во всем этом объединении. Уже пример есть ЕС. Они на законодательном уровне принимают решение, где лучше производить или выращивать. Риски в этом случае существуют, но все равно мы исходим из того, что это единое экономическое и транспортное пространство. В этом залог эффективности и конкурентоспособности по отношению к другим экономическим образованиям. Идея союза — извлечь из этого выгоды.

Когда в «Белавиа» было 10 самолетов — это была маленькая авиакомпания. Сейчас их уже 31. Количество кресел растет еще большими темпами. Это уже конкурентоспособная компания, и она имеет свои преимущества. Надеемся, что до 2025 года она еще вырастет раза в два-три. У нас для этого все есть. Важно, чтобы персонал это понимал и стремился к росту.

— Недавно большое обсуждение общественности вызвал проект реконструкции водного пути Е40. Путь проходит через Вислу — Буг — Припять — Днепр из Польши в Украину. Экологические активисты обеспокоены, что строительство негативно повлияет на природу нашего Полесья. Как вы прокомментируете эту ситуацию?

— Дело в том, что Е40 существует. Соглашение в отношении этого пути было подписано в 2008 году. И по нему у нас есть обязательства — поддерживать определенную глубину рек. Такие же обязательства и у других подписавших стран. Река мелеет, поэтому уже сегодня навигационный период стал короче. Глубины не позволяют эффективно функционировать водному транспорту на отдельных участках. Для того чтобы привести в норму, нужно строить соответствующие сооружения. Но здесь двоякая ситуация: если мелеет река, судоходство — вопрос вторичный. Для граждан проблема — нет воды в колодцах, болота обезвоживаются, нарушается экологический баланс. Как только наступит этап реального проектирования, мы придем к экологическому проекту, который вынесем на обсуждение.

Надежда АНИСОВИЧ.
anisovich@zviazda.by