

■ Актуально

ЛОГИКА РАЗВИТИЯ СОХРАНИТСЯ

Российская Федерация с 1 января 2018 года приняла председательство в органах ЕАЭС. В связи с этим в Минске прошел дискуссионный круглый стол, в рамках которого говорили о перспективах и вызовах этого года. Мероприятие состоялось по инициативе посольства Российской Федерации в Республике Беларусь, которую поддержали дипломатические представительства других стран союза.

Единый рынок, равные условия

Основные идеи российского председательства заложены в обращении президента Российской Федерации Владимира Путина к главам государств — членов ЕАЭС. Среди основных задач, сформулированных в документе, — устранение барьеров, изъятий и ограничений, мешающих формированию общего экономического пространства. Кроме того, страны-участники должны продолжать работать над созданием единого рынка товаров и услуг, а также над обеспечением условий для свободного движения капитала и рабочей силы.



«Электроэнергия, газ, нефть, табак и алкоголь — это то, что осталось унифицировать», — считает Сергей ШУХНО.

Другие важные проекты — это согласованная политика в промышленности и сельском хозяйстве, модернизация транспортной инфраструктуры и, несомненно, реализация «цифровой повестки».

Что касается экономического сотрудничества, то в этом аспекте стоит продолжать курс на сближение валютно-финансовой и денежно-кредитной политики государств — членов союза и создание в перспективе единого финансового рынка, отдельное внимание стоит уделить вопросам повышения уровня доверия к банковской системе, сказано в обращении.

Атомная энергетика, возобновляемые энергоисточники, экология, медицина, космос, туризм и спорт, приграничное и межрегиональное сотрудничество — это сферы, в которых существуют реальные возможности для укрепления связей между странами — участницами ЕАЭС. Также в обращении Владимира Путина сказано, что ключевой фактор успешного развития объединения — это взаимодействие с другими государствами и интеграционными объединениями. «Рассчитываем на позитивные результаты ведущихся сейчас переговоров по созданию зон свободной торговли с Египтом, Израилем, Индией, Ираном, Сербией и Сингапуром», — отмечается в документе.

Барьеры снимаются диалогом

«Инициативы российского председательства на 2018 год служат продолжением логики развития ЕАЭС и «высвечивают» новую группу вопросов широкой интеграционной повестки», — такое мнение высказал директор Департамента развития интеграции Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Сергей ШУХНО во время круглого стола.

Несмотря на непростую внешнюю обстановку, страны — участницы ЕАЭС не допустили падения экономических показателей, более того — в некоторых сферах за прошлый год была зафиксирована положительная динамика. «Наблюдалось увеличение объема ВВП в постоянных ценах как в целом по союзу, так и по каждому государству-члену в отдельности. По данным за 11 месяцев по ЕАЭС — это +1,9 %, — отметил он. — Мы видим рост промышленного и сельскохозяйственного производства, перевозок товаров и пассажиров, некоторое снижение уровня безработицы, увеличился потребительский спрос почти на шесть процентов».

Сергей Шухно обратил внимание на тот факт, что количество всевозможных барьеров между странами — участницами ЕАЭС сократилось с 422 до 60. Новые ограничения в интересах отдельных стран возникают и сегодня, но Евразийская экономическая комиссия ведет постоянный диалог для преодоления разногласий, заверил директор Департамента развития интеграции ЕЭК. Кстати, с августа 2016 года функционирует сводная рабочая группа по совершенствованию положений Договора о союзе, которая стала площадкой для рассмотрения инициатив государств-членов по

углублению интеграции.

Во время круглого стола прозвучал вопрос, как в 2018 году будет взаимодействовать ЕАЭС и Европейский союз. «Консолидированный подход государств — членов ЕАЭС по этому аспекту был сформулирован в 2015 году и изложен в отдельной записке, — рассказал заместитель директора Первого департамента стран СНГ МИД России Сергей ЕЖОВ. — На нее был получен ответ: с учетом политического контекста Евросоюз не готов к развитию взаимодействия с ЕАЭС. Эта позиция действует до сих пор, никаких изменений не произошло. Так что пока судьбоносного прорыва не ожидается».

По словам Сергея Ежова, в существующих условиях Евразийская экономическая комиссия при встречах с представителями ЕС просто насыщает техническую повестку дня в таких сферах, как, например, торговля. «Контакты поддерживаются, и мы заинтересованы в их расширении. Возможно, заинтересованные бизнесмены как в странах ЕС, так и ЕАЭС будут выходить с инициативами на свои правительства, говорить о необходимости развития отношений, поиске новых форматов взаимодействия. Мы к этому готовы», — добавил он.

Владислав ЛУКАШЕВИЧ.

■ Стандарты

«ЕВРО» НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ЕВРОПЫ

Как государства и автопроизводители борются за чистоту окружающей среды

С 1 января 2018 года все типы автомобилей, включая грузовой и пассажирский автотранспорт, производимые в ЕАЭС или импортируемые в союз, будут соответствовать пятому экологическому классу — аналогу «Евро-5». Какие изменения это принесет в автомобильную сферу — объясняем в этом материале.

ИЗ ИСТОРИИ ВОПРОСА

Автомобильные двигатели вырабатывают вещества, которые отрицательно влияют на состояние окружающей среды. Для того чтобы контролировать опасные выбросы в выхлопных газах у автомобилей, в начале 90-х Европейской экономической комиссией ООН были введены экологические стандарты «Евро».

Был утвержден официальный регламент, который требовал снизить содержание угарного газа, остаточных углеводородов и оксидов азота в выхлопах крупнотоннажных автомобилей. Каждый последующий стандарт содержал все более и более жесткие правила. «Евро-3» (1999 год) — это сниже-

ние выбросов по сравнению с предыдущей нормой на 30–40 %, требования — «Евро-4» (2005 год) жестче предыдущего на 65–70 %. Стандарт «Евро-5» принят в Европейском союзе с 2009 года — получается, что в полной мере в ЕАЭС он заработал лишь через девять лет! Сегодня в ЕС принят и «Евро-6».

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ РЕАКЦИЯ

Для белорусских производителей транспорта «Евро-5» — это вовсе не новость. Правила авторынка просты и общеизвестны: если производимый автомобиль не соответствует стандартам «Евро», то он элементарно не сможет «выйти» за границы государства. Поэтому у «БелДжи» — вся ли-



Содержание вредных, загрязняющих веществ в выхлопных газах новых транспортных средств снизится в 1,5 раза.

нейка моторов нового Geely Atlas соответствует «Евро-5».

С пассажирским и грузовым транспортом несколько сложнее: например, «МАЗ» в настоящее время выпускает широкую гамму продукции, значительная часть которой соответствует экологическому классу «Евро-5». Однако для разных рынков завод предлагает разные стандарты. Так, в страны Африки отправляют технику со стандартами «Евро-2» и «Евро-3», в страны СНГ и отдельные

государства Юго-Восточной Азии поставляется техника стандарта «Евро-4» и «Евро-5», а для стран ЕС производят «Евро-6».

Как пояснили на предприятии, завод использует двигатели российского, белорусского и немецкого производства — все они соответствуют «Евро-5», возможно расширение гаммы автомобилей с двигателями китайского производителя Weichai Power. Перспективным направлением является внедрение газовых дви-

гателей. В «МАЗе» также рассказали, что ведутся работы по созданию нового семейства полноприводных автомобилей повышенной проходимости с колесной формулой 8x8 и тяжелых самосвалов экологического класса «Евро-5».

ЧЕЛОВЕК ПРИРОДЕ ДРУГ

Нововведение окажет неоценимую услугу окружающей среде стран — участниц ЕАЭС, поскольку содержание вредных, загрязняющих веществ в выхлопных газах новых транспортных средств снизится в 1,5 раза. В целом, «Евро-5» содержит следующие требования: снижение для бензиновых двигателей окисей азота и углеводородов на 25 %, для дизелей — снижение на 80 % выбросов сажи и на 20 % окисей азота, сокращение выброса твердых частиц в выхлопе до 5 мг/км. Кроме того, содержание угарного газа в выхлопных газах бензиновых авто должно сократиться на 25 %, дизельных — на 20 %.

Вступление в силу более жестких норм позволит стимулировать выпуск новейших типов транспортных средств, а также внедрение технологий в двигателестроении. Также является возможность для создания новых производств в автосфере, прежде всего, в области изготовления компонентов и комплектующих.

Напомним, с 1 января 2015 года экологическому классу 5 должны были соответствовать новые модели легковых автомобилей, которые до этого не производились на территории Евразийского экономического союза. Уже в 2016 году это требование было распространено на все легковые автомобили, производимые на территории ЕАЭС или импортируемые из третьих стран. Единственным исключением тогда стали машины повышенной проходимости, но с первого дня 2018 года под норму попали все типы автомобилей.

Владислав ЛУКАШЕВИЧ.