

НОВОСТИ СОЮЗА

Между континентами

ЦЕНТРАЛЬНАЯ И ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКИ
МОГУТ БЫТЬ БЛИЖЕ ДЛЯ ЕАЭС

Член Коллегии (министр) Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) по интеграции и макроэкономике Татьяна ВАЛОВАЯ встретила с послами стран, входящих в Центральноамериканскую интеграционную систему (ЦАИС), и послом Мексики. Конструктивный диалог ЕАЭС с этими странами может стать хорошей основой для роста экономического взаимодействия.



Встреча министра ЕЭК Татьяны ВАЛОВОЙ с послами стран ЦАИС и представителями дипломатических ведомств стран ЕАЭС.

Так, на встрече с Чрезвычайным и Полномочным Послом Мексики в России Нормой Брета Пенсадо Морено Татьяна Валова отметила, что «углубление связей с Мексикой выглядит вполне закономерно, особенно с учетом значительных объемов товарооборота — около \$2 млрд в год. Обе стороны имеют резервы для интенсификации взаимодействия, в рамках которого должны быть полностью использованы возможности единого рынка союза. О том, что это выгодно всем нам, говорят факты: в 2017 году уже отмечен существенный рост объемов торговли — почти на 50%».

В свою очередь, на встрече представителей дипломатических ведомств стран ЕАЭС и стран ЦАИС (Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Коста-Рика, Никарагуа, Панама и Сальвадора) речь также шла о развитии экономического сотрудничества. Кроме этого, Татьяна Валова отметила возможность подписания Меморандума о взаимопонимании между двумя союзами. Он стал бы основой для углубления сотрудничества. «Ответы на глобальные вызовы эффективнее искать вместе. Уже сегодня можно сказать, что ЕАЭС, безусловно, сформировался как важный элемент международной архитектуры», — отметила министр.

Сколько льда в рыбе?

НОВЫЙ ТЕХРЕГЛАМЕНТ ДАЕТ ОТВЕТ
НА ЭТОТ ВОПРОС

Масса льда (глазури) в замороженной рыбе не должна превышать 5%. Технический регламент «О безопасности рыбы и рыбной продукции» вступит в силу с 1 сентября. При этом у предпринимателей есть время подготовиться к нововведениям: документы об оценке соответствия, выданные до вступления в силу техрегламента, будут действительны до 1 сентября 2019 года.

Член Коллегии (министр) Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Валерий КОРЕШКОВ подчеркнул, что «техрегламент ЕАЭС на рыбу и рыбную продукцию, по сути, большой шаг вперед. Документ позволит отследить и сделать безопасными все этапы обращения пищевой рыбной продукции: от вылова до реализации и утилизации. Он несет много новшеств, направленных на защиту потребителей и определяющих для бизнеса четкие правила работы». В документе прописано, какое количество льда может содержаться в различных товарах этой категории: в замороженной рыбной продукции из разделанных или очищенных ракообразных — не более 7%, из неразделанных ракообразных — не более 14%. Чтобы покупатель знал, за что он платит, масса рыбы без глазури будет указываться отдельно на упаковке. Документ также регулирует содержание в рыбных продуктах вредных для здоровья препаратов и стимуляторов роста: ряд наименований запрещается, использование других сводится к необходимому минимуму.

Надежда АНИСОВИЧ. anisovich@zviazda.by

БЕЛОРУССКИЙ
ДЕТРОЙТ

(Окончание.

Начало на 1-й стр. «СЕ».)

— Немногим известно, что на вашем автомобильном заводе собираются самые различные автомобили крупнейших мировых марок. Какие наиболее интересные автомобили вы производили и производите?

— Когда мы работали с «Фордом», мы производили популярные автомобили «Форд Транзит» и вышеназванный «Форд Эскорт». Когда было принято решение завершить производство, наш завод стал собирать коммерческую технику на базе фургонов марки «Дэу». Это был хороший проект, но в середине 2000-х годов марка обанкротилась. Кроме того, у нас был иранский проект с маркой «Саманд», который тоже продлился недолго, поскольку в Иране

пример, «Шевроле Корвет», вы возьметесь? Насколько ваши линии приспособлены к сборке подобных автомобилей?

— Если поступит конкретный заказ, то мы будем считать. Если клиент платит, то какая нам разница? Наши линии готовы — у нас есть и сварка, и покраска. Чтобы на сварку поставить любую новую модель, нужно два месяца, после чего мы сможем собрать любой автомобиль, в том числе — коммерческий транспорт.

У нас в планах есть расширение мультибрендового ряда. Мы научились делать это качественно и быстро — это наше ноу-хау. С осени мы начинаем сборку электрических автомобилей нескольких модификаций разного класса, которые пойдут сначала на российский рынок, а также

Не могу говорить о российских автомобилях, поскольку отвечаю только за сборку на отечественном предприятии.

— В какие страны на продажу отправляются автомобили, собранные на вашем заводе? Насколько реально встретить белорусский «Кадиллак Эскалейд» в США?

— В первую очередь мы делаем автомобили для Российской Федерации. Сегодня мы работаем на пространстве бывшего Советского Союза, в большей степени — на страны, которые являются членами Евразийского экономического союза. Например, наши машины отправляются в Казахстан. Тот же «Кадиллак Эскалейд» забирают в Бельгию, но только транзитом через Россию, в Китай, в Финляндию, в Африку. Белорусские «эскалейды» можно встретить если не по всему миру, то как минимум в европейской и азиатской частях нашей планеты.

К ЧЕМУ СТРЕМИТЬСЯ?

— Какие аспекты необходимо перенимать белорусским производителям автомобилей у известных мировых марок?

— Мультибрендовость. Мы хотим «варить» пять-шесть брендов, которые можно брать небольшими партиями от трех до пяти тысяч автомобилей. Мы интересны нашим партнерам благодаря тому, что при выходе новой модели на рынок можем продвигать автомобиль за счет того, что производство более экономичное и эффективное. Интерес у них только экономический, не политический. Политики могут подтолкнуть, но работать должны субъекты хозяйствования.

— И напоследок: что лучше приобрести — пятилетний премиум-класс или новый автомобиль, но ниже классом?

— Новый автомобиль всегда лучше. Конечно, все зависит от цели покупки и от имеющейся суммы. Но если от этих аспектов абстрагироваться, то новый однозначно лучше, потому что всегда присутствует гарантия производителя. Год, два, но в среднем — это три года или сто тысяч километров. У нас нет таких супермашин, которые не ломаются. Если это дорогой автомобиль — неважно, «Кадиллак», «Мерседес» или «Ауди» — ремонт достаточно дорогой, а позволить его себе могут люди только с хорошим достатком. Поэтому я рекомендую приобретать новые машины с гарантией на основные узловые агрегаты. Какой бы премиум-класс это ни был, пять лет — достаточно серьезный срок эксплуатации.

Мне кажется, сейчас период увлечения подержанными авто снижается. Более того, сегодня в нашей стране хватает автохлама. Это проблема, которая растет и растет. Беларусь стала автомобильной свалкой Европы, в том числе — автомобилей премиум-класса.

Владислав ЛУКАШЕВИЧ.

lukashevich@zviazda.by



сложилась непростая ситуация. Сейчас собираем «Кадиллак Эскалейд», китайские «Зотье», «Шевроле Тахо», который, к слову, я использую сам в качестве служебного автомобиля. В общем, завод был реанимирован только в 2013 году. Мы нашли новых партнеров в лице «Дженерал Моторс», «Пежо», некоторых китайских компаний. Нужно отметить, что мы изменили идеологию — сегодня «Анисон» не монобрендовый завод. То есть мы собираем различные автомобили разных марок. Также мы отказались от собственных продаж — есть заказ на сборку, мы его выполняем. И такая философия сработала.

ВЫСОКОЕ БЕЛОРУССКОЕ
КАЧЕСТВО — НЕ МИФ

— Если к вам поступит заказ на сборку дорогостоящих спорткаров, таких как, на-

на белорусский. Мы рассматриваем и другие автомобили для организации их сборки и покраски у нас.

— Существует такой стереотип, что «Шевроле» американской сборки и тот же «Шевроле» российской или белорусской сборки — это качественно разные машины. Это действительно так?

— Да, так и есть, поскольку белорусская сборка оценена всеми. Наш завод за 2016 год был признан лучшим в системе по сборке автомобилей данного класса. Потому что все машины тщательно готовятся, все нормально закручивается, работают квалифицированные «надсмотрщики». Сегодня действительно сложилась ситуация, что машины с белорусскими VIN-номерами по всем параметрам превосходят автомобили американские, произведенные в том же Детройте.