



КОЛОНКА
ОБОЗРЕВАТЕЛЯ

Проблемы общие – решать вместе

«Проблемы доступа российских товаров на рынок Республики Беларусь» – такова тема недавнего заседания Рабочей группы по выработке мер преодоления барьеров для развития внешнеэкономической деятельности при Совете Минэкономразвития России по внешнеэкономической деятельности.

На заседании обсуждались следующие вопросы:

– Доступ российских компаний к процедурам государственных закупок в Республике Беларусь.

– Влияние специмпортеров на ввоз в Республику Беларусь ряда товаров (пресноводной рыбы, морепродуктов, продуктов их переработки, табака и табачных изделий, алкогольной продукции).

– Сложности, с которыми сталкиваются российские участники ВЭД при осуществлении поставок товаров на рынок Республики Беларусь в условиях применения Соглашений Таможенного союза (о единых правилах предоставления промышленных субсидий, о свободных экономических зонах и т.п.).

– Необходимость разработки новой договорной базы Таможенного союза и Единого экономического пространства.

В рамках обсуждаемых вопросов впервые в ходе подобных встреч были рассмотрены вопросы, касающиеся проблем тары и упаковок в трех странах – членах Таможенного союза. Принимавший участие в заседании Рабочей группы вице-президент Национальной конфедерации упаковщиков (НКП), главный редактор журнала «Тара и упаковка» Игорь Смиренный отметил полное несоответствие отраслевых инфраструктур в этих странах (в Республике Беларусь – вообще отсутствующую!) и практически невозможность принятия адекватных решений в области обращения тароупаковочной и упаковываемой продукции в странах Таможенного союза.

Многие проблемы, связанные с производством и обращением упаковок в рамках Таможенного союза, по мнению вице-президента НКП, еще впереди. Ведь сегодня решения по данному вопросу принимаются и будут приниматься в обозримом будущем, малокомпетентными в сфере упаковки чиновниками трех стран. Тем более что устойчивая инфраструктура в этой сфере пока отсутствует и нет тенденций ее поддержки со стороны государства.

Например, ни в одной из трех стран нет законодательной базы, связанной с утилизацией упаковочных отходов, малоизвестны национальные особенности использования тех или иных упаковочных материалов и изделий, не согласованы многие стандарты, не учитываются особенности технологий упаковывания, дизайна и маркировки упаковываемой продукции и т.д. и т.п.

Это подтверждено ярким примером, когда в Технический регламент Таможенного союза по безопасности упаковок был включен запрет на вторичное использование стеклянной тары и в Технический регламент по алкогольной продукции – запрет на использование ПЭТ-бутылок. В итоге было затрачено множество усилий, направленных на попытку исправления уже принятых решений.

По мнению специалистов упаковочной отрасли, это только начало проблем, связанных с упаковкой, этикетированием и маркировкой. Все они очень скоро проявятся как в рамках Таможенного союза, так и в ходе присоединения Российской Федерации к ВТО!

Материал подготовил
Александр ИЛЬИН

ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

Регулятор ответственности профессий

В России идет становление нового института – саморегулируемых организаций

В настоящее время в РФ зарегистрированы 894 саморегулируемые организации (СРО). Из них 651 относится к тем отраслям, в которых такая форма – обязательное условие допуска на рынок. Среди отраслей-лидеров – строительство и энергетический аудит.

Саморегулируемыми организациями признаются некоммерческие организации, основанные на членстве, объединяющие субъектов предпринимательской деятельности исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг), либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида.

894 СРО – зарегистрировано в РФ

Саморегулирование рассматривается как институт, который позволяет в перспек-

тиве минимизировать контрольно-надзорные функции государства в отраслях и в то же время сделать контроль более эффективным и менее обременительным.

Сегодня ведется работа над совершенствованием институциональных основ саморегулирования. Первоочередным шагом на этом пути станет подготовка пакета поправок в федеральный закон «О саморегулируемых организациях», который в свое время задумывался как рамочный закон, закрепляющий общие для всех СРО положения, но при этом особенности функционирования СРО в конкретных секторах экономики должны были бы определяться «отраслевыми» законами. Сегодня эта логика искажена. Вместо реального исполнения функций по регулированию рынка «исправильные» СРО начинают играть роль «прослойки», лишь формально отвечающей за допуск хозяйствующих субъектов на рынок или в профессию. Это мешает развитию СРО.

В Минэкономразвития счи-



ФОТО: ЮРИЯ СТРОКОВА

тают, что одно из наиболее важных направлений развития СРО – это так называемые свободные профессии, то есть

применение механизмов саморегулирования в отношении физических лиц – профессионалов.

Этот подход широко распространен в мировой практике. Во многих странах именно бухгалтеры, аудиторы, оцен-

ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ РЫНОК

В России и Беларуси жизнь слаще

В Союзном государстве потребляется больше сахара на душу населения в год, чем у соседей

Белорусов и россиян с полным правом можно назвать сладкоежками. В Беларуси за год объем потребления сахара в расчете на душу населения превышает 40 кг, в России, по итогам 2010 года, аналогичный показатель был около 39 кг. В то время как, например, на Украине – 37, в Польше – 31, Литве – 31 кг. Впрочем, все же мы уступаем жителям некоторых других стран. На Мальте на человека в год приходится около 50, а в Люксембурге – свыше 55 кг.

Сахарная отрасль в пищевой промышленности Беларуси играет важную роль. По объемам производства белорусские заводы в четыре-пять раз уступают российским, но в два раза превосходят предприятия, размещенные в таких крупных по площади странах, как Казахстан и Польша. Поэтому очевидно, что и в дальнейшем этой отрас-

ли будет уделяться большое внимание.

Четыре завода Беларуси переработали около 4,2 миллиона тонн сахарной свеклы урожая минувшего года, что позволило получить почти 600 тысяч тонн сахара, или примерно в полтора раза больше предыдущего года. Это заставило белорусское правительство сместить акценты в развитии сладкой отрасли.

40 кг – ежегодный объем потребления сахара на душу населения в Беларуси

Председатель концерна «Белгоспищепром» Иван Данченко считает, что в дальнейшем закупку сахара-сырца предполагается уменьшить вдвое. Такой шаг, по мнению экспертов, позволит повысить эффективность работы сахар-

ных заводов Беларуси. Ведь в минувшем году на их работе негативно сказалась существенная девальвация белорусского рубля. За год отпускные цены на сахар внутри Беларуси выросли почти вдвое. Однако даже это не смогло компенсировать увеличение затрат, связанных с импортом сахара-сырца.

В нынешнем году белорусские «сладкие» предприятия столкнулись с еще одной проблемой. Из-за богатых урожаев сахарной свеклы, отмеченных в Беларуси, России, Украине, экспортные цены на сахар значительно упали. Например, ранее Казахстан закупал этот товар по 1 тысяче долларов за тонну, а сейчас – по 580-600. В России же было 950, а сейчас – 600-650 долларов. «Поэтому найти новые рынки сбыта будет непросто. С другой стороны, продадим больше сахара, но получим меньше валютной выручки. На этом фоне завозить

дорогой южноамериканский сахар, когда наши традиционные рынки сбыта обеспечены

450 тыс. тонн сахара продано Беларусью в 2011 году

относительно дешевым свеколочным, тоже нет резона», – объясняет Иван Данченко.

С учетом увеличения объемов производства белорусские заводы намерены поставить на экспорт около 400 тысяч тонн сахара, из которых примерно 200 тысяч тонн – в Россию. Это позволит в полной мере обеспечить и потребности внутреннего рынка Беларуси. В минувшем году объем продаж в стране существенно вырос. Если прежде в год в среднем продавали 350-360 тысяч тонн, то в 2011-м – почти 450 тысяч тонн.

Правда, как отмечают эксперты, вряд ли следует такой бурный прирост объяснять тем, что белорусы вмиг стали еще большими сладкоежками. Скорее всего, объем продаж увеличился из-за того, что в условиях девальвации рубля некоторые белорусы решили запастись сахаром впрок. Нельзя исключить и тот фактор, что в долларовом эквиваленте между белорусскими и российскими ценами образовался разрыв. И это могло стать почвой для спекуляций.

Впрочем, в «Белгоспищепроме» прекрасно понимают, что закон убывающей полезности никто не отменял. Было бы наивно надеяться, что в дальнейшем все белорусы будут есть все больше и больше сахара. Поэтому в концерне делают ставку на развитие кондитерского направления.

«Мы заинтересованы в создании новых кондитерских производств, которые бы использо-

вали местное сырье», – говорит Иван Данченко. Как предполагается, в ближайшие годы новая кондитерская фабрика может заработать в Витебской области. В реализации этого инвестиционного проекта готова принять участие компания «Витьба», известная своими вафлями, печеньем, другими изделиями. Еще одна фабрика может открыться в Логойском районе Минской области. Поиск инвестора еще не завершен.

650 тыс. тонн сахара экспортируют РФ, РБ и Казахстан

Как предполагается, в своей работе данное предприятие будет в первую очередь ориентироваться на экспорт.

Участие Беларуси в формировании ЕЭПГ, как полагают эксперты, может подстегнуть

реализацию и других «сладких» инвестпроектов. Три страны могли бы объединить свои усилия и в сфере экспорта сахара. Как сообщил председатель правления «Союзроссахара» Андрей Бодин, пока три страны экспортируют около 650 тысяч тонн свеколочного сахара, что составляет лишь 12-13% от производства такого товара, но и это позволяет зарабатывать почти полмиллиарда долларов. В нынешнем году, по его прогнозу, объем производства свеколочного сахара составит около 5 миллионов тонн, то есть сохранится примерно на уровне нынешнего года.

Беларусь заинтересована в наращивании сладкого экспорта. Ведь на продукты питания и сельхозсырье приходится более 15 процентов поступлений от поставок белорусской продукции за пределы страны.

Руслан АНАНЬЕВ

ЗА РУЛЕМ

Колеса, двигатель, подвеска, тормоза

Женева представила новые разработки ведущих автомобильных гигантов мира на 2012 год

«Каждый, у кого нет машины, мечтает ее купить. Каждый, у кого есть машина, мечтает ее продать», – этот постулат из культового фильма середины 60-х «Берегись автомобиля» по-прежнему актуален. Однако вспомним концовку этой фразы: «И не делает этого только потому, что, продав, останешься без машины». Да, были времена, когда гражданин нашей страны, продав машину, надолго оставался без нее, потому что купить новое авто в прямом смысле этого слова было очень и очень сложно, подержанное – просто сложно. Сейчас каждый мечтает продать свою машину, но исключительно с единственной целью – тут же купить лучшую!

И как это ни парадоксально, выбрать это самое лучшее авто с каждым годом становится все труднее и труднее. И не потому, что выбор мал, а совсем наоборот. В очередной раз глаза разбежались у покупателей всех стран от обилия новинок на ежегодном автосалоне в Женеве.

Особенный интерес в этом году вызвали экологичные разработки гигантов мировой автомобильной промышленности. Для их демонстрации был выделен специальный «Зеленый зал» площадью более 3000 кв.м. Таким образом, можно говорить о стойкой тенденции мирового автопрома к конструированию и производству электромобилей и авто с гибридными двигателями.

Наибольшее внимание в этом ряду авто привлекла новинка фирмы Renault – электромобиль Zoe. По словам главы Renault-Nissan Карлоса Го-на, это революция в нулевом выбросе в атмосферу. Во-первых, Zoe может проехать на одной зарядке до 210 км. И что очень важно, удалось снизить

цену по сравнению с другими традиционными дорожными автокарами до 20 000 евро. Литий-ионные батареи монтируются прямо в пол, что позволяет их быстро менять. Режимы зарядки: медленная в течение ночи (9 часов), быстрая за 30 минут

Женевский автосалон (Швейцария) проводится в марте. Впервые состоялся в 1905 году. Единственный европейский автосалон, проходящий ежегодно

до 90% мощности, экспресс-зарядка за 10 минут – в этом случае энергии хватит на 50 км. Кроме того, на специальной станции батареи могут поме-



ФОТО: FLICKR.COM

нять за несколько минут.

Ожидается, что этот крайне востребованный в мегаполисах автомобиль поступит в продажу осенью сего года. В России Zoe появятся в 2013 году. Компания в настоящее время про-

суперэкономичное и крайне дешевое авто. Новый концепт – TATA Megarixel. Подчеркивается, что этот городской автомобиль будет «просачиваться сквозь поток машин». Привлекает проезжать на одном баке до 900 км.

На другом «полюсе» мирового автопрома – суперкары, спортивные и экзотические новинки. Здесь особо отличился Bugatti, представив самый мощный серийный родстер (двухместный открытый спортивный автомобиль). Bugatti Grand Sport Vitesse оснащен 16-цилиндровым 8-литровым двигателем, который развивает мощность 1200 л.с.!!! Максимальная скорость суперкара –

410 км/ч. Стоимость – за миллион.

Еще одна подобная «игрушка» – Lamborghini Aventador J. Новинку отличает карбоновый корпус, отсутствие лобового стекла и зеркал заднего вида (вместо них видеокамеры). Motor в 700 л.с. Так как лобового стекла нет, водителю и пассажиру придется ездить в шлеме. По не вполне проверенным слухам, это авто было продано уже на второй день салона за 2,1 млн евро.

Большинство же мировых производителей автомобилей привезли в Женеву вполне традиционные практичные и комфортабельные машины.

Наряду с автомобильными новинками большой интерес в Женеве вызвала экспозиция шинной компании Goodyear, которая, по мнению специалистов, заглянула в будущее отрасли. Роль амортизирующего элемента на которую, колесо выжимает воздух в шину.

Ну и абсолютной революционной новинка – шина, которая обходится вообще без воздуха. Роль амортизирующего элемента в ней выполняют скрученные пружинки, этакое ажурное железное колесо.

Впервые подобная конструкция была применена на американском луноходе Apollo. Пружинные шины – прочные и гибкие – позволяют внедорожным транспортным средствам передвигаться по неровным поверхностям на большой скорости.

К сожалению, российские автомобили на такой выставке, как женевская, встречаются нечасто. В Женеве на стенде финской компании Valmet Automotive представлен первый российский суперкар Marussia. Впервые в истории машины, полностью разработанные российскими конструкторами и дизайнерами, начнут производиться в Европе. Спорткары пре-

миум-класса Marussia B2 сойдут с конвейера на заводе Valmet Automotive в городе Уусикаунпи. Запуск производства модели запланирован на конец 2012 года. Планируемый объем производства – до 1500 машин в год. Спорткар будет выпускаться с двигателями 2,8 Turbo (максимальная мощность – 360, 420 л.с.) и 3,5 литра (мощность – 300 л.с.). Но ясное дело – эта машина для избранных. Так что будем ждать конца августа, когда откроется московский автосалон, где в основном будут представлены авто, реально претендующие на внимание российского потребителя.

Игорь КРЫЛОВ

Государственное учреждение «Телерадиоэцательная организация Союзного государства» проводит открытый конкурс на «Производство и размещение в эфире радиопроиздудции по тематике Союзного государства:

Лот №1. Создание и размещение цикла программ на федеральном радиоканале.

Лот №2. Создание и размещение информационных выпусков «Новости Союзного государства» на радиостанции FM-диапазона».

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 11 000 000 (одиннадцать миллионов) российских рублей.

Сайт, на котором размещены извещение о проведении данного открытого конкурса и конкурсная документация – <http://www.tro-soyuz.com/>

ТРО