



# Дороги, которые мы выбираем



**Роман АЛЕКСАНДРОВ, директор Департамента международного сотрудничества Министерства транспорта России:**

— Сейчас у нас с белорусскими коллегами действует план на 2013-2015 годы, который мы реализуем в виде ряда мероприятий и координируем свою деятельность под руководством двух министров. Результаты нашей

работы регулярно доводятся до сведения глав правительств и президентов. Таким образом, система построена и успешно функционирует. И доказательством тому служит бесперебойное транспортное сообщение между нашими странами и растущие транзитные потоки, которые проходят, как правило, из Азии в Европу.

Сейчас мы работаем над созданием железнодорожного коридора «Москва – Минск – Варшава – Берлин». И надеемся кардинально улучшить передвижение между нашими столицами, введя новый испанский поезд Talgo, который уже практически прошел сертификацию. Он позволит быстро и комфортно передвигаться не только между Москвой и Минс-

ком, но и дальше в западном направлении. Особенность этого поезда в том, что у него изменяемая ширина колеи, и перевод с отечественной на европейскую колею будет быстрым и легким.

В этом году по-прежнему продолжается рост грузооборота между нашими странами. По нашим данным, за год он увеличился на 9%.

Недавно совместно с Казахстаном была создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). Железнодорожные компании России, Беларуси и Казахстана не просто будут согласовывать свои действия, а вместе, как единый механизм, будут определять ценовую и транспортную политику. В первую очередь в отношении транзитных грузов.

Белорусские предприятия одни из лучших поставщиков транспортных услуг в Европе. Российским компаниям надо их догонять. Важно отметить, что белорусские перевозчики с каждым годом «растут». У нас сейчас нет разрешительной системы на двусторонние перевозки между Россией и Беларусью, наши товары возят белорусы. Но с начала года отменят все разрешения на перевозку в пределах Евразийского экономического союза, который сейчас создается. То есть вскоре возможны будут любые перевозки между Казахстаном, Россией, Беларусью и Арменией.

Мы на этом не останавливаем-

ся – в рамках союза будут осуществляться каботажные перевозки. Это возможность для белорусских партнеров перевозить грузы внутри России. Я сейчас расскажу интересную историю. Даже в Евросоюзе, который к этому идет лет, наверное, 15-20, есть запрет на такие перевозки, так как это очень сильно повышает конкуренцию. И у кого условия и качество лучше, тот выигрывает. Чтобы все компании могли подготовиться, политики приняли решение достичь полной свободы в течение 10 лет, и каждые несколько лет вводить новый этап конкуренции.

Конечно, санкционный режим уменьшил товароборот. Европейский поток уменьшился, особенно продуктовый. Рефрижераторные машины простаивают, и наш большой парк оказался свободным. Надо искать новые рынки, нужно все оптимизировать, ничего не поделаешь. Кроме уменьшения товароборота, никаких серьезных последствий санкционный режим для транспортной сферы не вызвал. Как все работало, так и работает. И европейские страны, и азиатские понимают, что санкции санкциями, а товар возить надо. Как вы знаете, авиасообщение, автомобильное сообщение не останавливалось в СССР даже в самые тяжелые годы конфронтации с Западом. А сейчас тем более не останавливается.

## «Амкодор» и его партнеры

Одна из характерных черт экономики Беларуси – крепкое занятие ниш в производстве определенных видов продукции на пространстве бывшего СССР. Таковым является «Амкодор», предприятие, которое за 87 лет своего существования из небольшой фабрики по производству игрушек выросло в крупное машиностроительное объединение.

Сегодня холдинг «Амкодор» – один из ведущих производителей специальной техники в Беларуси и странах СНГ. Модельный ряд холдинга насчитывает более 90 моделей и модификаций техники, востребованных во многих странах мира: дорожно-строительной коммунальной и снегоуборочной, сельскохозяйственной, лесной, аэродромно-уборочной, для торфодобычи. Их отличает высокий технический уровень, неприхотливость, приемлемые цены. Реализация продукции холдинга на внешних рынках осуществляется через товаропроводящую сеть дистрибьюторов и дилеров, которых насчитывается более 90. Корреспондент «СВ» посетил одного из них, а именно дистрибьютора по Приволжскому федеральному округу – ООО «Амкодор-Спамаш».

До создания сети рынок складывался стихийно, нарушалась территориальность, «играли» на ценах, в ходу были «серые» технологии оплаты. Сейчас строгая схема работы, жестко выстроенная вертикаль: производитель – дистри-

бьютор – дилер. Через компанию идет вся техника «Амкодора» и все платежи, то есть все по закону, все прозрачно. Главное, что пришло понимание: честно торговать, честно платить налоги – выгодно.

«Амкодор» выпускает сложную технику и предоставляет качественное техническое и гарантийное обслуживание. В Нижнем Новгороде большой склад запчастей, то же самое и в каждой области округа.

В настоящее время оттачиваются новые схемы поставок продукции. В частности, продвигаются программы, при которых белорусское правительство компенсирует часть ставки по кредитам российским потребителям. К сотрудничеству привлечены Сбербанк и Банк ВТБ.

ООО «Амкодор-Спамаш» активно работает с Приволжской лизинговой компанией, разработав уникальные лизинговые программы, где главное – очень выгодный процент для лизингополучателя.

— Мы всегда исходим из интересов клиентов, и в этом, как это ни банально звучит, – наш секрет ус-

пеха, – сказал директор ООО «Амкодор-Спамаш» Сергей Горбань.

— Западная техника однозначно дороже – от 40 до 200%. По каким-то параметрам, например комфорту в кабине, – более качественная. Китайская – дешевле на 20-40%. Но по соотношению цена-качество белорусская техника не имеет конкурентов. Она сделана по европейским стандартам, часть техники сертифицирована в Евросоюз. И очень важный момент для конечного потребителя –

она более ремонтпригодна.

Как результат, уровень прошлого года превышен на 17% по технике, на 71% – по навесному оборудованию, на 60% – по запчастям.

Ну а дальше началось самое интересное: замдиректора ООО «Амкодор-Спамаш» Алексей Сметкин повел на демонстрационную площадку, где стояло десятка два всевозможных погрузчиков, экскаваторов, дорожных катков. Машины легко маневрировали, грациозно поворачивали много-

тонные ковши. Оператор многотонной машины «легким мановением руки» в кабине мягко сбросил один ковш, тут же подъехал к другому, подцепил его – толстые металлические пальцы автоматически вошли в специальные пазы – все, готов к работе! Операция заняла меньше минуты. А что, вы думаете, сделал автор этих строк? Попросил поменять навесное оборудование еще на двух погрузчиках – уж больно любопытное зрелище...

