

ДОРОЖНЫЕ СПОРЫ - ПЕРВОЕ ДЕЛО



Александр НИКОЛАЕВ/Интерпресс/ТАСС

На автоперевозках между РФ и РБ первую скрипку играют белорусские компании.

Елена АРАКЕЛЯН

■ В Москве на заседании Комиссии ПС по экономической политике парламентарии обсудили с представителями профильных ведомств формирование единой транспортной системы и развитие селекционно-генетических центров по животноводству.

САМОЛЕТЫ В РЕЖИМЕ ЭЛЕКТРИЧЕК

На такой огромной территории, как у Союзного государства, в какой бы сфере ни был проект: бизнес, туризм, торговля или строительство, - часто на первый план выходят вопросы логистики, дорог и перевозок. Поэтому, когда проблема формирования объединенной транспортной системы вошла в список Приоритетных направлений и первоочередных задач дальнейшего развития Союзного государства на 2018 - 2022 годы, никто не удивился. Исполнение этого документа контролируют депутаты Парламентского Собрания. На очередном заседании в Москве они обсуждали промежуточные итоги работы Координационной комиссии по объединенной транспортной системе.

Вопрос, однако, оказался непростым. И вызвал достаточно серьезную дискуссию.

Участники признали, что ряд подвижек в общих транспортных делах есть. Граждане двух стран могут работать на территории Союзного государства без специальных документов - разрешительная система больше не нужна. Устранены и все взаимные барьеры в сфере авиации. Самолеты между Москвой и Минском сейчас летают почти каждый час - практически в режиме электричек.

А вот в вопросах конкуренции и прозрачности на рынке автомобильных грузоперевозок противоречия остались.

- На рейсах между нашими странами основную часть занимает Беларусь. Явно асимметричное взаимодействие. Координационная комиссия никаких конкретных предложений не подготовила, как устранить этот дисбаланс, - жестко поставил вопрос **председатель Комиссии ПС по экономической политике Сергей Калашников**, который вел заседание.

У белорусской стороны своя позиция: у России есть нефть, газ, космос и выход к морю, а Беларусь вынуждена специализироваться именно на сфере

услуг, в том числе транспортных. Как тут без некоторой асимметрии?

ПРИДЕТСЯ ШЕВЕЛИТЬСЯ БЫСТРЕЕ

Кроме обсуждения, какие условия работы объединенной транспортной системы считать взаимовыгодными, много вопросов вызвала прозрачность системы перевозок. Российская сторона выступает за перевод всей документации в электронный вид. Тогда, как сказал один из участников дискуссии, не будет ситуации, когда «мы не видим по году-полтора, где машина находится».

- Конечно, и министерства, и коммерческие структуры хотят защищать какие-то свои цели, свои обязательства. А нам нужно формировать единую четкую политику, прозрачный рынок, - подвел итоги обсуждения **заместитель председателя Комиссии по экономической политике Владислав Щепов**. - Я бы выделил такие направления. Первое - прозрачный рынок, чтобы не было никаких нелегальных операций, это очень важно для налоговых служб и для государств в целом. Второе - должна быть добросовестная конкуренция. Кто быстрее шевелится и кто более эффективно работает, тот должен получать преимущества.

СЕЛЕКЦИЯ

СВОЕГО РОДУ-ПЛЕМЕНИ

■ Вопросы генетики участники встречи рассматривали уже более спокойно.

Речь шла о проекте Концепции научно-технологической программы Союзного государства, которая должна вывести и Россию, и Беларусь на европейский уровень развития животноводства. Называется проект «Формирование конкурентоспособной базы генетических ресурсов в системе субъектов племенного животноводства Союзного государства». Чтобы добиться реального результата, авторы программы предлагают создать общие банки-хранилища биоматериалов и единые методики селекции и разведения скота.

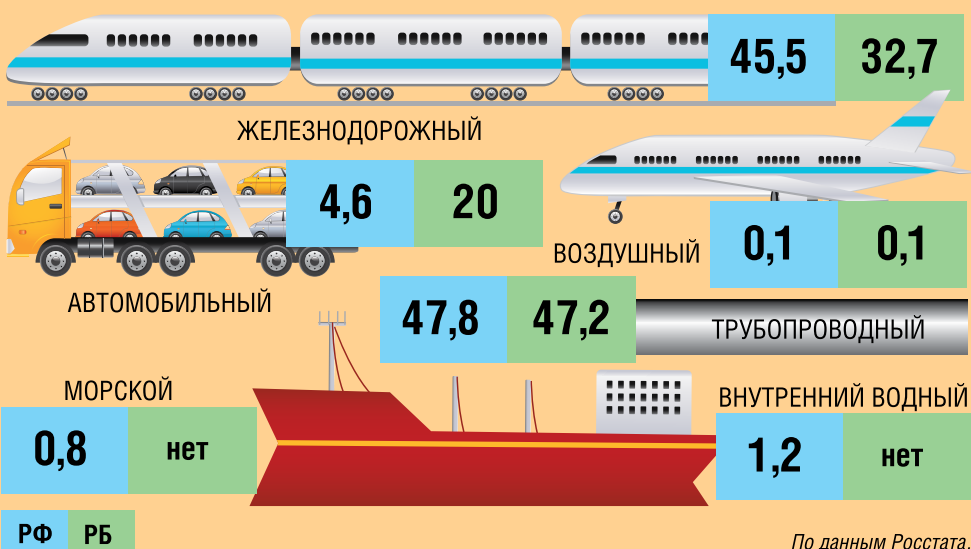
Проблема действительно актуальная. Российские сельхозпроизводители сейчас постоянно жалуются, что им приходится закупать за рубежом племенной молодняк для пополнения поголовья своих стад. Это, конечно же, прямо пропорционально сказывается на себестоимости мяса и молока. Похожие проблемы есть и у белорусских аграриев.

Парламентарии отметили актуальность программы и порекомендовали министерствам сельского хозяйства обеих стран вместе с разработчиками побыстрее внести все нужные предложения и дополнения в проектную документацию, а также устранить выявленные недочеты. У российской стороны к программе есть замечания по части ведомств финансово-экономического блока.

Обсудили и совместное производство сельхозтехники. За прошлый год белорусские производители поставили на российский рынок больше двух тысяч таких машин. Но тут тоже не обходится без спорных моментов. Специалисты давно твердят, что в этой отрасли необходимо разобраться с проблемой дублирования производств в обеих частях Союзного государства.

НА ЧЕМ ПЕРЕВОЗИМ ГРУЗЫ

(удельный вес разных видов транспорта в общем грузообороте, %)



ОБЩИЙ ОБЪЕМ В 2018 ГОДУ

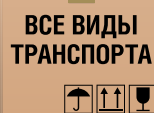
(миллионов тонн)

РОССИЯ

8134

БЕЛАРУСЬ

455,8



По данным Евразийской экономической комиссии.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
(январь - март 2019)

(тысяч тонн)

ИЗ ЕС В РОССИЮ 2469 (-1,2% к прошлому году)
ИЗ РОССИИ В ЕС 2747 (+14,4%)
ИЗ ЕС В БЕЛАРУСЬ 578 (+3,1%)
ИЗ БЕЛАРУСИ В ЕС 1360 (+23,5%)



По данным Евростата.