

БЕЗГРАНИЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРИГРАНИЧЬЯ

Борис ОРЕХОВ

■ Как упростить логистику и облегчить нашему экспорту дорогу в третьи страны?

Тема эта обострилась после того, как для дальнбойщиков РФ и РБ закрылась дорога в Европу. И стала одной из ключевых на заседании Комиссии Парламентского Собрания по энергетике и транспорту в Брянске. Говорили также о межрегиональном сотрудничестве. Брянщина по этому показателю - один из лидеров в России. За околицей сразу две области - Гомельская и Могилевская. Торгуя не хочу. Товарооборот растет из года в год. И, конечно, наша общая историческая память. Как сохранить воинские мемориалы и какие из них можно и нужно отремонтировать за счет бюджета СГ?

Перед заседанием парламентарии встретились с губернатором области Александром Богомазом. По его словам, Беларусь - важнейший стратегический партнер региона.

- В прошлом году внешнеторговый оборот с республикой составил 920,9 миллиона долларов и вырос почти на сорок процентов. Особенно тесно мы сотрудничаем с Гомельской областью, ее доля в товарообороте больше 35 процентов, или триста миллионов долларов. Успешно работают совместные предприятия, развивается сотрудничество сельхозпроизводителей, пищевиков и перерабатывающей промышленности. Мы готовы учиться друг у друга, жить, развиваться и вместе смотреть в будущее.

Парламентарии внимательно следят за ситуацией на Брянщине, которая подвергается обстрелам и нападениям со стороны киевского режима. Теракт 2 марта, когда украинские боевики убили двух мирных жителей и ранили мальчика, возмутил не только Россию, но и Беларусь.

- От имени депутатов ПС хочу выразить соболезнование родным погибших, - сказал председатель комиссии Алексей Кушнаренко. - Это преступление оставило тяжелый след в душе каждого белоруса и рос-



Машиностроительный завод, где побывали депутаты, выпускает все магистральные тепловозы в стране. Комплектующие раньше шли из Европы, а теперь их поставляет Беларусь.

Пресс-служба ПС

сиянина. Понятно, все это нацелено на дестабилизацию обстановки. Посеять страх. Но внешние угрозы сплывают наши народы, мы становимся только сильнее. И героический поступок десятилетнего Федора

заслуживает огромного уважения.

Парламентарии вместе с губернатором возложили цветы к Вечному огню на площади Партизан. И почтили минутой молчания память всех защитников Родины.

■ Сегодня наши большегрузы не едут, а скорее тащатся по дорогам. Так будет, пока не появятся новые коридоры.

ВОЗДУШНОЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ

- Транспортную систему можно сравнить с кровеносной в человеческом организме. Без нее Союзное государство не сможет полноценно функционировать, - заявил Алексей Кушнаренко.

Обсуждать реализацию союзных программ начали с воздушной составляющей. Тут идем четко по намеченным планам. Наши пилоты и авиатехники скоро начнут учиться по согласованным программам. Частота рейсов Москва - Минск и обратно увеличится до 63 в неделю. К тому же Россия пошла навстречу Беларуси и, единственная из всех стран, разрешила привозить пассажиров на Боингах-737 МАХ, чтобы «Белавиа» могла максимально использовать возможности своего парка.

А вот на земле пока не все так благозвучно, особенно с транзитными перевозками. Европа для наших дальнбойщиков закрылась. Основной грузопоток развернулся на Китай, Центральную и Юго-Восточную Азию. И начались проблемы.

- Знаете, с какой скоростью движется товар в грузовике по нашим странам? - задал вопрос Председатель Ассоциации «БАМАП» Николай Боровой. - Триста километров в сутки проезжает машина в лучшем случае. Это крайне мало. Срок доставки груза

РАЗВЯЖЕМ ТРАНЗИТНЫЕ УЗЛЫ

из Беларуси через Россию, скажем, в Турцию и обратно занимает 45 - 50 суток. Надо развивать транзитные коридоры с участием стран БРИКС, ЕАЭС и ШОС, о чем уже говорили премьер-министры наших стран. Ненормально, когда мы из республики не можем вывезти пиломатериалы. В направлении той же Турции у России лишь две пропускные возможности - Верхний Ларс и Новороссийский порт. Допустим, первый завален снегом, а в Черном море шторм - все, пиломатериалы стоят.

ЗАСТРЯВШИЙ «МЕРИДИАН»

Значительную часть проблем могла бы снять автодорога «Меридиан». Она должна

идти из Китая как раз через Брянск, Гомель и дальше на запад. Меморандум о ее строительстве Китай, Казахстан и РФ подписали еще в 2009 году. Китайцы свой кусок построили, казахи тоже. У нас все застряло в оренбургских степях. Проект очень сложный, говорят в Минтрансе, но работа над ним продолжается. Главная задача - чтобы в будущем не возникали бутылочные горлышки перед городами и крупными объектами. А ведь транзит - выгодная штука. Хорошая дорога - от шести до девяти процентов бюджета региона.

Эмоционально, но очень аргументированно выступил член комиссии Евгений Москвичев. Прошелся по всему

РЫВОК НА ВОСТОК

спектру, на сглаживая острых углов:

- Сразу скажу: нам нужен единый транспортный рынок. И коридоры, которых у нас нет. В ближайшие лет десять в Евросоюз вряд ли поедет. На восток все дороги забиты. Как экспорт вывозить? Не можем автомобилями - давайте железной дорогой. Или - авиацией дружественных стран. Морем. Но дороги новые завтра не построим - это точно. Сохранить бы в нормальном состоянии те, что имеем. Трасса М-1 через год-полтора будет вся разбита. И доставка грузов будет идти уже не по триста, а по двести километров в сутки. Надо думать о новом коридоре. «Меридиан», о котором уже говорилось, задумывался

под высокую нагрузку - 13,5 тонны на ось. Бетонное полотно с разрешенной скоростью 110 километров в час. И никаких там нет населенных пунктов с бутылочными горлышками, но дорога не строится почему-то. Давайте наконец мы вместе с бизнесом определим коридор, который нужен России на ближайшие десять - двадцать лет. И построим его. И еще. Международные перевозчики уже лет шесть используют электронный путевой лист. У нас же на дорогах инспекторы просят обязательно бумажный. Давайте же переходить к нормальной цифровизации. Тогда машина сможет проезжать за сутки уже семьсот километров. И вопрос, который меня пугает. Почему у нас до сих пор разные законы? Нет единой «Зеленой карты». Единого ОСАГО. Утилизационный сбор в России в два-три раза больше, чем в Беларуси. Какая тут конкуренция, уважаемые коллеги? Нужна этапность? Хорошо, но давайте решать.

Парламентарии рекомендовали Минтрансам РФ и РБ ускорить работу по программе СГ по унификации регулирования транспортного рынка. После сближения законодательства у перевозчиков будут единые условия. Нужны также общие правила взимания утилизационного сбора, транспортного налога, уплаты НДС, а также тарифы на полис ОСАГО. Кроме того, по мнению депутатов, необходимо дополнительно проработать этапы отмены разрешительной системы на перевозки грузов в третьи страны.



Наши дальнбойщики чаще отдыхают, чем проводят время в пути.

БелТА