## ЭКОЛОГИЧНАЯ СКОРОСТЬ

29 мая в казахстанском поселке Бурабай главы правительств стран Евразийского экономического союза поддержали план мероприятий по обеспечению стимулирования производства и использования электромобилей в странах союза на 2015—2017 годы. Накануне интервью «СЕ» по этому поводу дал член Коллегии (министр) по промышленности и агропромышленному комплексу Евразийской экономической комиссии Сергей СИДОРСКИЙ.

— Сергей Сергеевич, понятие «экологически чистый транспорт» сейчас, что называется, на слуху. А что реально делается в странах Таможенного союза и единого экономического пространства по его развитию?

— У экологически чистого транспорта есть очевидные преимущества с точки зрения снижения вредного воздействия на окружающую среду. Однако его использование в государствах ЕАЭС остается пока экономически невыгодным. Это связано, в первую очередь, с недостаточной развитостью инфраструктуры, необходимой для обслуживания такого транспорта.

Кроме того, цены на электромобили значительно выше по сравнению с обычными автомобилями, имеющими двигатели внутреннего сгорания. Это обусловлено ограниченным объемом производства электромобилей.

В целях стимулирования продвижения автомобилей, содержащих в качестве ходовых исключительно электродвигатели, на рынок ЕАЭС принято решение Совета Евразийской экономической комиссии об обнулении на временной основе (до 31 декабря 2015 года) ставки ввозной таможенной пошлины в отношении такого транспорта.

Применение данной меры, несомненно, затрагивает интересы производителей автомобилей, которые имеют долгосрочные планы по производству транспортных средств с электрическим двигателем. Поэтому мы, как ответственные за промышленный блок ЕАЭС, разработали план мероприятий по обеспечению стимулирования производства и использования электромо-



билей в наших странах на 2015—2017 годы. Этот план поддержан экспертами сторон и одобрен на заседании Совета Евразийской экономической комиссии 28 апреля 2015 года. Выполнение этого плана будет способствовать повышению спроса на электромобили среди населения наших стран.

## — Насколько готовы наши страны производить экологически чистые транспортные средства?

— Сегодня наработки уже имеются и достаточно серьезные. Так, АвтоВАЗ разработал конструкцию отечественного электромобиля на базе автомобиля LADA Kalina, реализует пилотный проект по изготовлению экспериментальной партии в количестве 100 штук и принципиально готов развивать данное направление.

Начаты работы внутри государственной корпорации «Ростех» по освоению производства отдельных компонентов для электромобиля и зарядной инфраструктуры. В частности концерн «Радиоэлектронные технологии», входящий в корпорацию, разработал универсальные электрозарядные станции (ЭЗС) «ФОРА» для экспресс-зарядки аккумуляторов электромобилей российского и зарубежного производства. Развивается производство аккумуляторов в Беларуси.

Кроме того, в России реализуются проекты по разработке систем, узлов и агрегатов для электротранспорта. Так, разработаны тяговый электропривод электромобиля и суперконденсаторы, используемые в качестве накопителя энергии (вместо применяемых в настоящее время в электромобилях литийионных аккумуляторов). Компанией «Ренова» разрабатывается высокоэффективный электропривод на основе мотор-колес для электромобилей.

Российская компания «КамАЗ» имеет собственные разработки электроавтобусов большой и малой вместимостью, сделанные на основе автобусов Otokar и НЕФАЗ.

Белорусский завод «Белкоммунмаш» осваивает производство гибридного автобуса «Витовт», который оснащен гибридным дизель-электрическим приводом, обеспечивающим снижение потребления топлива до 30% и уменьшение выброса вредных веществ в окружающую среду.

Японский автопроизводитель Mitsubishi имеет планы по созданию зарядной инфраструктуры для электромобилей на территории России в партнерстве с ОАО «Россети». Соответствующее соглашение было подписано в 2013 году.

#### — Чего, на ваш взгляд, этим проектам не хватает?

— Они разрознены. И поэтому наша задача — объединить усилия, заинтересовать стороны создать необходимые условия для производства экологически чистых транспортных средств. Более того, мы считаем, что разработ-

ка мер поддержки, стимулирования использования экологического транспорта в наших странах в настоящее время приобретает исключительно важное значение.

Белорусский завод «Белкоммунмаш» осваивает производство гибридного автобуса «Витовт», который оснащен гибридным дизель-электрическим приводом.

И начать эту работу, по нашему мнению, необходимо именно с законодательного, нормативного закрепления мер государственной поддержки и стимулирования как производителей моторных транспортных средств с электрическим двигателем и компонентов к ним, так и пользователей экологически чистых автомобилей.

#### Без государственной поддержки тут не обойтись?

 Судите сами. Во многих странах мира приняты национальные программы развития электротранспорта, предусматривающие различные методы стимулирования производителей и покупателей электромобилей. В США до 2015 года общий объем налоговых льгот, стимулирующих спрос на электромобили, составил \$750 млн. В Японии действуют наибольшие в мире льготы на приобретение электромобилей, которые суммарно составляют до трети от их стоимости. В Германии планируемый объем субсидий со стороны государства — €4 млрд до 2015 года. В Великобритании с 2011 года выделяются гранты из госбюджета на приобретение электромобилей в размере 25 процентов от его стоимости (ограничение до £5000).

Поэтому особенно хотел бы подчеркнуть важность участия в этом процессе всех государств — членов ЕАЭС. Именно объединив интеллектуальные, научные, материальные и кадровые ресурсы государств-партнеров, используя потенциал интеграции наших стран, мы сможем создать конкурентные производства электромобилей и за счет этого решать проблемы экологии.

### — Что конкретно предлагает Евразийская экономическая комиссия?

— Мы предлагаем обеспечивать поддержку производства и стимулирования экологически чистого транспорта в наших странах по трем направлениям. Первое — стимулирование производства экологически чистых транспортных средств, их базовых компонентов и зарядной инфраструктуры. Второе — стимулирование использования экологически чистых транспортных средств. Третье — информационная поддержка производства и использования экологически чистых транспортных средств.

Предлагаемые мероприятия охватывают как финансовые, научноисследовательские, информационные меры, так и нефинансовые, основная часть которых планируется к реализации государствами-членами совместно с Евразийской экономической комиссией в 2015-2016 годах.

> Софья КЛИМУК, г. Москва.

# Законный транзит

В Могилеве белорусские таможенники обсудили практику временного ввоза транспортных средств

Участники республиканского учебно-практического семинара вели разговор о путях совершенствования контроля как на границе, так и во внутренних пунктах таможенного оформления. Могилевские таможенники смогли поделиться передовым опытом в организации контроля за соблюдением таможенного законодательства Евразийского экономического союза при временном ввозе транспорта, осуществляющего международные перевозки и предназначенного для личного пользования.

С октября 2012 года Могилевская таможня, единственная в республике, занимается сбором информации по тем гражданам, которые нарушили требования законодательства о временном ввозе транспортного средства, и принимает меры по воздействию на них. В процессе работы выясняется, что большая часть людей, у которых отсутствовало подтверждение о вывозе автомобиля, все же не нарушили закон. Просто они в свое время выехали за границу

ЕАЭС не через Беларусь, а через другие страны союза. В то же время около 20% из тех, кто попал в число подозреваемых, все же проигнорировали требования закона. В таких случаях специалисты принимают меры по расследованию правонарушения и взысканию платежей.

На семинаре также были проработаны вопросы по ускорению прохождения границ.

— Мы постоянно работаем над улучшением транзитной привлекательности нашей страны, — отметил замести-

тель председателя Государственного таможенного комитета Беларуси Владимир ОРЛОВСКИЙ. — В частности в пункте погранпропуска Козловичи в Брестской области успешно отрабатываем технологии, которые

### К сведению:

Иностранные граждане, временно въехавшие на личном транспорте на территорию Беларуси, освобождаются от таможенных платежей. При этом срок пребывания их в стране ограничен тремя месяцами. Он может быть продлен до года, но владелец авто обязан до истечения трехмесячного срока обратиться в таможенный орган с соответствующей просьбой.

В тех случаях, когда речь идет о транспортных средствах, осуществляющих международные перевозки, срок устанавливается таможенным органом, исходя из условий транспортировки.

скоро будем применять и на других пунктах пропуска. То есть сокращаем количество таможенных операций непосредственно на границе и переносим их на приграничные терминалы. Не так давно с польскими коллегами проводили в сопредельных пунктах пропуска замер времени прохождения грузовыми и легковыми автомобилями всех видов контроля. Мы обобщили цифры и получили неплохой результат. Будем дальше работать в этом направлении. «Основная цель семина-

ра — унификация подходов,



временного ввоза транспортных средств Могилевской таможни Игорь Дорошков и главный инспектор Наталья Гончарова за работой.

правильное понимание законодательства, выявление и решение насущных проблем, поскольку невозможно законодательно определить все ситуации. Вопросы, которые выявляются на подобных семинарах, активно регулируются с целью недопущения возникновения конфликтных ситуаций, ущемления интересов как граждан, так и субъектов хозяйствования», — отметил представитель ГТК.

Нелли ЗИГУЛЯ.