





СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| Развитие автотранспортной отрасли Китая в духе государственно-частного партнерства и в соответствии с девизом IRU «Единство действий во имя лучшего будущего!» | 4 |
| Миссия IRU..... | 5 |
| 1. Адаптация законодательной базы Китая к Конвенциям ООН по упрощению торговли и транспорта с целью интеграции автотранспортной отрасли Китая в глобальные торговую и транспортную системы | 6 |
| 2. Дальнейшее развитие сети автодорог и терминалов, предназначенных для пассажирского и грузового автотранспорта, для поддержания основных путей развития экономики Китая, а также его логистической и туристической отраслей | 8 |
| 3. Применение Конвенции МДП как способ увеличения объема китайского экспорта | 10 |
| 4. Современные информационные технологии – важнейшее условие осуществления инновационных автотранспортных операций в Китае | 11 |
| 5. Условия и стимулы для развития международных грузовых автоперевозок для содействия региональному сотрудничеству между странами Средней Азии и западными регионами Китая. Анализ конкретного примера: выгоды от применения многосторонних механизмов | 13 |
| 6. Устойчивое развитие грузовых автомобильных перевозок и расширение внутреннего рынка Китая; решение экологических проблем | 15 |
| 7. Развитие высококачественного общественного транспорта (автобусного и такси) для достижения экологичной, безопасной и доступной всем мобильности | 17 |
| 8. Безопасность в автотранспортной отрасли | 19 |
| 9. Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте | 21 |
| 10. Академия IRU – эффективный способ гармонизировать стандарты качественной подготовки кадров автотранспортной отрасли Китая | 22 |
| 11. Заключение | 24 |

Развитие автотранспортной отрасли Китая в духе государственно-частного партнерства и в соответствии с девизом IRU «Единство действий во имя лучшего будущего!»



Еще римский философ Сенека говорил: «Нет никакого удовольствия в том, чтобы владеть чем-то в одиночку». За 60 лет своего существования Международный союз автомобильного транспорта (IRU) накопил бесценный опыт в выявлении барьеров в области торговли и международных автоперевозок, разработал стратегическое видение, основанное на достоверных знаниях и опыте, как лучше устранять препятствия на пути прогресса, процветания и - в конечном итоге - мира. Способность IRU «думать глобально, а действовать локально» основана на постоянном сотрудничестве с национальными ассоциациями - членами его уникальной глобальной сети, а также на согласованных действиях на национальных, региональных и международном уровнях.

Благодаря такому эффективному, испытанному и проверенному подходу, IRU укрепил сотрудничество с такими странами, как Узбекистан, Киргизия, Казахстан, Украина, Грузия и Азербайджан, подписав с ними меморандумы о взаимопонимании, в которых определены стратегические приоритеты и области сотрудничества между IRU и соответствующими национальными правительствами. Это взаимовыгодное сотрудничество привело к упрощению торговли и автоперевозок внутри этих стран, а также между ними.

Стремительный экономический рост Китая привел к значительному увеличению спроса на высококачественные и надежные автотранспортные услуги. IRU тесно сотрудничает с компетентными органами Китая по присоединению КНР к важнейшим инструментам ООН по упрощению торговли и транспорта, в том числе к Конвенции МДП, которая может внести значительный вклад в упрощение экспорта из Китая, а также привести к росту торговли и транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В 2010 году IRU опубликовал аналитический доклад об автомобильном транспорте в Китайской Народной Республике. Этот доклад был направлен всем компетентным автотранспортным органам стран СНГ, которые проявили к нему большой интерес. IRU также делится с представителями Комитета таможенного контроля Китая своими практическими знаниями и опытом в области внедрения информационных технологий, используемых при таможенном контроле. Такое плодотворное сотрудничество укрепило взаимопонимание. Как говорится в китайской поговорке: «Не бойся медленно двигаться, бойся стоять неподвижно».

В данной брошюре отражено видение IRU сегодняшней ситуации в автотранспортной отрасли Китая, которая в последние годы добилась огромного прогресса, и определены направления, в которых можно использовать опыт IRU для содействия дальнейшему развитию и упрощению в сферах торговли и автотранспорта Китая. Хотя в небольшой брошюре и невозможно отразить все аспекты, касающиеся автотранспортной отрасли Китая, тем не менее в ней выделены в сжатой форме вопросы, в которых IRU является признанным международным экспертом и по которым он может поделиться с Китаем своим богатым опытом для решения экономических, социальных и экологических проблем как в области грузовых, так и пассажирских автоперевозок для повышения эффективности автомобильного транспорта Китая и продолжения прогресса, процветания и мира с тем, чтобы Китай участвовал в процессе объединения народов, улучшения распределения богатств и создания новых рабочих мест.

Вы можете рассчитывать на IRU!

Януш Лацны
Президент IRU

Миссия IRU

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является международной организацией, отстаивающей интересы представителей отрасли автомобильного транспорта во всем мире.

Используя свою глобальную сеть национальных ассоциаций-членов, действующих в 74 странах мира на 5 континентах, в том числе Китайскую автотранспортную ассоциацию (CRTA), IRU представляет интересы операторов автобусных и грузовых перевозок, а также операторов такси – начиная с тех, кто владеет большим парком автотранспортных средств, и заканчивая отдельными операторами-собственниками.

Действительными членами IRU являются национальные автотранспортные ассоциации. Ассоциированные члены IRU представляют отрасли, имеющие тесные связи с автомобильным транспортом, включая заводы-изготовители транспортных средств, топлива, шин и информационных систем, а также поставщиков услуг, связанных с автотранспортом. Они вносят свои знания, опыт и политический вес в глобальную сеть IRU.

Устав IRU определяет **достижение устойчивого развития и упрощение автомобильных перевозок** в качестве двух основных и приоритетных задач, которые лежат в основе всех его видов деятельности.

Поэтому миссия IRU заключается в содействии коммерческому автомобильному транспорту во всем мире и обеспечении его устойчивого развития, в особенности путем использования программ профессиональной подготовки в Академии IRU для повышения компетентности в этом секторе и улучшения качества предоставляемых услуг.

IRU занимается деятельностью, которая включает следующие компоненты, но не ограничивается ими:

- **партнерство** среди всех своих действительных и ассоциированных членов, а также с организациями и отраслями промышленности в целях определения, разработки и продвижения стратегий, представляющих общий интерес;
- **мониторинг** всех видов деятельности, законодательства, стратегий и мероприятий, которые оказывают воздействие на отрасль автомобильного транспорта, реагируя на них и сотрудничая со всеми заинтересованными субъектами деятельности;
- **стратегический анализ** глобальных проблем в области энергетики, конкуренции и социальных обязательств с учетом сильных сторон и опыта его членов по линии международных комиссий и рабочих групп IRU;
- **диалог** с межправительственными органами, международными организациями и всеми другими сторонами, включая широкую общественность, в сферу интересов которых входит отрасль автомобильного транспорта;

- **сотрудничество** со специалистами, разрабатывающими политику, законодательными органами и теми, кто формирует общественное мнение, в целях обеспечения правильной сбалансированности потребностей и интересов всех сторон;
- **государственно-частные партнерства** с соответствующими органами в целях реализации таких правовых инструментов, как Конвенция МДП, находящаяся в ведении ООН, или таких конкретных транснациональных проектов, как возрождение Великого шелкового пути;
- **информирование** о роли, важности отрасли, ее позиции по различным вопросам и наличии надежных данных и информации;
- **оказание практических услуг и информирование** операторов автомобильного транспорта, например, о самых последних ценах на топливо, времени ожидания на пограничных переходах, безопасных стоянках, профессиональной подготовке, изменениях в законодательстве, правовой помощи и т. п.
- **профессиональная подготовка** в целях повышения компетентности работников сектора, улучшения качества услуг, которые он предлагает, и обеспечения по линии Академии IRU соответствия образовательных стандартов в области автомобильного транспорта международным нормативным актам.

В Москве было создано постоянное представительство IRU в Евразии с тем, чтобы поддерживать устойчивое развитие грузового автотранспорта в Евро-Азиатском регионе, содействовать деятельности Академии IRU, облегчить интеграцию автомобильного транспорта в евро-азиатских странах через гармонизацию законодательств.

Для достижения этих целей IRU тесно сотрудничает с соответствующими межправительственными организациями, в том числе с ЕврАзЭС, Организацией за демократию и экономическое развитие Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы (ГУАМ), Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС), Организацией «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), организацией «Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество» (ЦАРЭС), Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Европейской экономической комиссией (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).



1. Адаптация законодательной базы Китая к Конвенциям ООН по упрощению торговли и транспорта с целью интеграции автотранспортной отрасли Китая в глобальные торговую и транспортную системы

После вступления Китая во Всемирную торговую организацию (ВТО) мир столкнулся с резким ростом экспорта товаров из Китая. Одной из причин такого активного роста была гармонизация национального законодательства Китая в соответствии со стандартами и положениями соглашений ВТО (ГАТТ, ГАТС, ТРИПС и другими).

Развитие международных пассажирских и грузовых автоперевозок между Китаем, соседними и европейскими странами зависит от применения ключевых документов ООН в области упрощения торговли и транспорта.

Присоединение Китая к этим многосторонним соглашениям ООН станет наиболее эффективным средством для интегрирования его национального и регионального автотранспорта в мировую транспортную систему, расширит географию и структуру внешней торговли и стимулирует развитие туризма в Китае. Это доказано на опыте соседей Китая.

На сегодняшний день Китай применяет следующие конвенции и соглашения ООН:

- Конвенцию о дорожном движении, 1949 год;
- Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров, 1972 год;
- Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 год.

Китай подписал, но еще не ратифицировал Конвенцию о дорожном движении 1968 года и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Конечно, применять все соглашения ООН практически невозможно, но Китай должен сосредоточить свое внимание на применении важнейших документов, имеющих наибольшее политическое и экономическое значение, начиная с тех, которые регулируют систематическое упрощение и развитие международной торговли и автомобильного транспорта, а также повышают его безопасность и эффективность. Этими важнейшими соглашениями являются:

1. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 год;
2. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR), 1975 год;

3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (CMR), 1956 год, протоколы, дополняющие ее;
4. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ=ADR), 1957 год;
5. Соглашение о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970 год.

Конвенция о дорожном движении 1968 года и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, уже подписанные Китаем, должны быть ратифицированы и применяться.

2. Дальнейшее развитие сети автодорог и терминалов, предназначенных для пассажирского и грузового автотранспорта, для поддержания основных путей развития экономики Китая, а также его логистической и туристической отраслей

Все основные экономические и социальные изменения в Китае тем или иным способом связаны с автомобильным транспортом. Например, быстрое экономическое развитие центральных и западных регионов Китая, миграция населения, урбанизация и рост городов, выравнивание стандартов уровня жизни между различными регионами и группами населения, развитие внутреннего и международного туризма – все это связано с автомобильным транспортом. Автомобильный транспорт стал незаменимым, важнейшим элементом в производстве и распределении товаров и услуг. Без участия автомобильного транспорта средние и малые предприятия, которые с каждым годом играют все более важную роль в экономике Китая, не могут расти и торговать.

Автомобильный транспорт Китая – один из наиболее рыночно ориентированных секторов экономики, в котором важнейшую роль играют предприятия малого и среднего бизнеса. Поэтому очевидно, что дальнейший успех в развитии автомобильного транспорта Китая будет в значительной степени зависеть от применений моделей государственно-частного партнерства. В рамках государственно-частного партнерства правительство должно создать основные условия, обеспечивающие деятельность автотранспортной отрасли, а частный бизнес создаст новые рабочие места и породит новый спрос.

В свете всего вышесказанного в политике Китая в области автомобильного транспорта приоритетными направлениями должны быть содействие, упрощение и развитие автомобильного транспорта и его вклада в общее экономическое развитие страны путем:

- предоставления транспорту доступа к внутренним регионам Китая от центральной и западной частей страны путем строительства современных высококачественных автодорог и развития эффективных логистических центров;

Автотранспорт Китая: цифры и факты



- На начало 2009 года автотранспортом перевезено более 93% пассажиров и 74% грузов в стране;
- Вклад автотранспорта в ВВП Китая составляет более 2%;
- Суммарная длина автодорог в Китае сегодня составляет 3,7 млн. км;
- В последнее десятилетие новые автодороги удлинились на 40-50 тыс. км ежегодно;
- Длина скоростных дорог в Китае достигает сегодня 60 тыс. км;
- К 2007 году количество грузовых терминалов достигло 2600, включая 224 терминала первого класса;
- К 2007 году количество пассажирских автобусных терминалов достигло 156 тыс., включая 521 терминал 1-го класса;
- В Китае 7,8 млн. грузовых автотранспортных средств с суммарной грузоподъемностью 37 млн тонн;
- Сектор грузовых автоперевозок насчитывает более 5 млн предприятий;
- Количество работников, занятых в автотранспортных компаниях, выросло с 14,2 млн человек в 2001 году до 21,2 млн человек в 2008 году, из них 14 млн человек – это профессиональные водители.

- создания и улучшения нормативно-правовой и законодательной базы в области автомобильного транспорта, а также создания и развития инфраструктуры терминалов (закрытие многочисленных пробелов в законодательстве, которые препятствуют развитию автомобильного транспорта);
- планирования рационального распределения перевозок между различными видами транспорта и постепенного устранения ограничений на автоперевозки на большие расстояния, в том числе на международные перевозки;
- повышения безопасности автоперевозок грузов и уменьшения воздействия на окружающую среду;
- создания новых рабочих мест в области автомобильного транспорта и повышения квалификации как водителей, так и сотрудников автотранспортных компаний;
- установления связей в области автомобильного транспорта с соседними странами и предоставления китайским перевозчикам допуска к иностранным рынкам.

IRU за более чем 60 лет своей деятельности не раз был свидетелем, а часто и активным участником роста, развития и улучшения национальных рынков автотранспортных услуг во многих странах мира. IRU готов поделиться своим практическим опытом и накопленными методиками для использования их в автотранспортной политике Китая. Это поможет избежать ошибок, которые делали другие страны, и извлечь максимальную пользу из уроков, полученных в результате успешных реформ.

TIR

3. Применение Конвенции МДП как способ увеличения объема китайского экспорта

Преимущества Конвенции МДП для Китая

Основные порты в юго-восточной части Китая, а также порты, расположенные вдоль западного побережья США, практически достигли предела своей загрузки. Это, в частности, влияет на экспорт грузов из Китая. Использование системы МДП китайскими транспортными операторами при осуществлении наземных или мультимодальных перевозок из Китая к пунктам назначения откроет им дополнительные конкурентные возможности и менее загруженные маршруты. Перевозка и доставка грузов к пунктам назначения будет производиться быстрее, дешевле и эффективнее, чем сейчас.

Более того, 6 из соседних с Китаем стран уже применяют систему МДП, в том числе Россия и Казахстан, которые являются активными пользователями этой системы. Пакистан, еще один крупный сосед Китая, планирует серьезно рассмотреть вопрос о присоединении к Конвенции МДП уже в начале 2011 года. Таким образом, применение Конвенции МДП в Китае, вне всякого сомнения, упростит двусторонние автоперевозки между Китаем и большинством соседних с ним стран, при этом таможенное оформление будет осуществляться в начальных пунктах отправления и конечных пунктах назначения при каждой перевозке вместо того, чтобы осуществлять такой контроль в пунктах пересечения границ.

Присоединение к Конвенции МДП также обеспечит Китаю более высокую безопасность международной торговли и автоперевозок, в частности благодаря строгим процедурам допуска для всех транспортных компаний, которые хотят использовать эту систему. Действительно, каждая новая транспортная компания должна соответствовать самым строгим условиям и быть признана как национальной ассоциацией, так и национальными таможенными органами.

Безопасность будет гарантироваться на протяжении всей перевозки благодаря различным IT механизмам управления рисками, которые разработаны IRU и позволяют таможенным органам осуществлять мониторинг всех соответствующих операций с использованием книжек МДП в режиме реального времени.

Более того, при использовании Конвенции МДП таможенные органы Китая извлекут выгоду из финансовых гарантий на таможенные пошлины и налоги, предоставляемых международной гарантийной цепочкой МДП, созданной IRU и поддерживаемой основными международными финансовыми организациями.



Возможности применения Конвенции МДП в Китае

Представители властей Китайской Народной Республики в течение многих лет были в постоянном контакте с Автотранспортной ассоциацией Китая (CRTA) и IRU и детально изучали функционирование системы МДП и основные преимущества, которые сможет дать ее применение экономике Китая.

IRU также провел ряд крупных мероприятий, в том числе семинар по международным конвенциям и соглашениям в области упрощения транспорта, который состоялся в Пекине в 2008 году под патронажем Министерства транспорта Китая. В этом семинаре приняли активное участие представители государственного и частного секторов Китая, подтвердив таким образом свою заинтересованность в применении Конвенции МДП в ближайшем будущем.

Более того, в последние годы были организованы поездки в различные регионы Китая, например в Урумчи, а также выезды на границу, которые подтвердили, что необходимая инфраструктура для применения системы МДП в Китае уже существует.

В дополнение ко всем этим инициативам в начале 2010 года IRU получил информацию от китайских властей о том, что после детального анализа Конвенции МДП Глава таможенной администрации Китая подтвердил, что он поддерживает подписание и ратификацию Конвенции МДП и что этот вопрос находится в заключительной стадии рассмотрения правительством Китая для его окончательного одобрения. В зависимости от этих внутренних консультаций Китай сможет формально присоединиться к Конвенции МДП уже в 2011 году.

Для упрощения этого заключительного процесса консультаций и обеспечения большего понимания сути вопроса со стороны таможенной администрации Китая IRU пригласил господина Хонгбо Лиу, директора департамента таможенного контроля Таможенного управления Китая, в штаб-квартиру IRU в Женеве на трехмесячную стажировку и обучение основным принципам Конвенции МДП, проводимую руководителями департамента МДП IRU. Во время этого очень успешного визита господин Хонгбо Лиу смог также увидеть, как реально успешно работает система МДП в крупных странах – благодаря поездке в Польшу, организованной совместно министерством финансов Польши и Ассоциацией международных автоперевозчиков Польши (ZMPD), ассоциацией-членом IRU.

4. Современные информационные технологии – важнейшее условие осуществления инновационных автотранспортных операций в Китае

Для осуществления инновационных и эффективных автотранспортных операций необходимы испытанные информационные системы и надежные и безопасные средства связи.

IRU предлагает самые современные информационные решения и средства, которые полно-

стью поддерживают операции договаривающихся сторон Конвенции МДП (ассоциаций и таможенных органов) и обеспечивают быстрый, надежный, безопасный и контролируемый обмен информацией между всеми участвующими сторонами, сокращая риски и повышая эффективность перевозок. Они также предусматривают полное соответствие Конвенции МДП Рамочным стандартам безопасности Всемирной таможенной организации и законодательству ЕС.

Компьютеризированные решения, предлагаемые IRU, включают в себя в частности следующие приложения:

1. **TIR-EPD** (предварительное электронное декларирование МДП)

Предварительное электронное декларирование МДП – основное приложение IRU – было разработано в ответ на введение ЕС новых правил и других возможных подобных правил во всем мире, в соответствии с которыми предварительная информация о грузах и информация о карнете МДП отправляется в таможенные органы в электронном виде до начала транспортной операции. Это приложение позволяет держателям карнетов МДП в электронном виде бесплатно предварительно декларировать в таможенных органах перевозку по процедуре МДП. Это значительно упрощает и ускоряет процедуры пересечения границ, значительно сокращая время их пересечения, и дает возможность таможенным властям осуществлять тщательное управление рисками. В настоящее время предварительное электронное декларирование используется во многих странах ЕС и охватывает практически всю восточную границу ЕС. IRU продвигает предварительное электронное декларирование и в других странах, в том числе образующих Таможенный союз – то есть в России, Беларуси и Казахстане.



2. **RTS** (система SafeTIR в режиме реального времени)

Система SafeTIR в режиме реального времени – еще один ключевой механизм, завершающий компьютеризированные процедуры МДП. Система SafeTIR позволяет в режиме реального времени обеспечивать надежный и закодированный обмен данными с таможенными органами. Это дает возможность таможенным органам полностью выполнять положения Приложения 10 Конвенции МДП, касающегося передачи IRU данных об окончании перевозки с использованием книжки МДП. Система SafeTIR в режиме реального времени может быть легко введена в действие (в течение нескольких недель), она обеспечивает бесперебойный, своевременный и надежный обмен данными, является прекрасным инструментом управления рисками для таможенных органов.

3. **CUTE-Wise**

Система CUTE-Wise (таможенное средство обеспечения при проведении операций с использованием книжки МДП – распространенная во всем мире информационная система для получения справок) является Интернет-приложением, позволяющим запрашивать данные о завершении операции с использованием книжек МДП (данные SafeTIR). Это приложение доступно как таможенным органам, так и ассоциациям-членам IRU и является еще одним инструментом эффективного управления рисками для договаривающихся сторон Конвенции.

4. AskTIR

AskTIR – это новейшее приложение управления книжками МДП, позволяющее ассоциациям-членам IRU эффективно управлять операциями с использованием книжек МДП на протяжении всего срока их действия (заявками на книжки, их выдачей, возвратом и проверкой). Оно также позволяет контролировать информацию от партнеров (страховщиков, таможенных инспекторов, банков, юристов и т. д.) и осуществлять контроль за уполномоченными транспортными операторами, в том числе получать всю информацию о держателе книжки МДП (штат сотрудников, транспортные средства, гарантии, квоты и т. д.), а также контролировать претензии к транспортному оператору. Наконец, система AskTIR гарантирует закодированный обмен информации в рамках системы SafeTIR в IRU, и, таким образом, соответствует необходимым требованиям. Постоянно совершенствуя информационные решения, IRU начал разработку новой, основанной на веб-приложении, версии системы AskTIR, которая предоставляет дополнительные возможности с использованием новейших технологий и усовершенствованного графического пользовательского интерфейса.

IRU взял на себя обязательства предоставлять своим партнерам (таможенным органам и ассоциациям-членам IRU) усовершенствованные, гибкие, изменяемые и надежные информационные решения, позволяющие осуществлять эффективные и инновационные автотранспортные операции. Международная и многонациональная команда специалистов IRU в области информационных технологий заинтересована в оказании всесторонней поддержки своим партнерам не только при внедрении новых приложений, но, что еще важнее, и во время работы.

5. Условия и стимулы для развития международных грузовых автоперевозок для содействия региональному сотрудничеству между странами Средней Азии и западными регионами Китая. Анализ конкретного примера: выгоды от применения многосторонних механизмов

Развитие взаимовыгодной торговли, в частности между западными регионами Китая и странами Средней Азии, является элементом первостепенной важности для внешнеэкономической стратегии Китая. Более того, автотранспортные операции из Китая в Европу через страны Средней Азии могут расширяться по кратчайшим маршрутам, что будет в еще большей степени играть важнейшую роль в создании «западных ворот» для экспорта товаров, произведенных в Китае. Именно с этой целью в последние годы в приграничных регионах были построены новые автотрассы, и пропускная способность в пунктах пересечения границ, таких как Хоргос, Кашгар и др., была увеличена. Продолжается работа по разработке новых многосторонних механизмов по применению нормативно-правовой базы в

области международных автомобильных перевозок. Все эти последние события могут способствовать в ближайшее время развитию массовых международных грузовых автоперевозок между промышленными и сельскохозяйственными центрами в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) и западными соседями Китая. Автомобильный транспорт станет инструментом, отвечающим интересам предприятий малого и среднего бизнеса, соединяющим их со всеми основными мировыми рынками и обеспечивающим надежные логистические цепочки доставки.

В настоящее время международные автоперевозки между Китаем и соседними странами осуществляются на основании двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Однако эти соглашения часто являются ограничительными, а их положения не всегда отвечают потребностям дальнейшего развития экономического сотрудничества Китая с соседними странами.

Важным шагом в правильном направлении является работа в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) над многосторонним межгосударственным соглашением по содействию развитию международных грузовых автомобильных перевозок между Китаем, Казахстаном, Республикой Киргизией, Россией, Таджикистаном и Узбекистаном. Это соглашение сделает возможным не только определить основные автомобильные пункты пересечения границ и маршруты грузовых автоперевозок между Китаем и другими странами-членами ШОС, но и положит начало использованию многосторонних разрешений (квот) на грузовые перевозки, что представляет большой интерес для автотранспортного бизнеса.

Опыт и участие IRU в создании многосторонней системы квот Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), сформированной в Европе в 1970-х годах, а также участие в создании многосторонней системы квот в Черноморском регионе в начале 21 века свидетельствуют о высокой эффективности многосторонних механизмов в регулировании международных автомобильных перевозок. В случае использования в рамках ШОС этот опыт может принести пользу всем заинтересованным сторонам, и в частности Китаю, так как китайские автотранспортные компании смогут осуществлять перевозки во многих странах-участницах ШОС, используя одно разрешение, действительное на несколько рейсов.

Применение готовящихся трехсторонних соглашений о международных грузовых автоперевозках будет чрезвычайно важным для региональной торговли, в том числе применение Трехстороннего соглашения 1998 года о грузовых автоперевозках между Китаем, Республикой Киргизия и Узбекистаном, которое было подписано, но до сих пор так и не реализовано на практике. Между тем его реализация сделает возможным создание транспортно-коридора для автоперевозок грузов в страны Средней Азии, Закавказья, Турцию и Европейский союз через пограничный пункт Кашгар.

Другим трехсторонним соглашением, находящимся в стадии разработки, является соглашение между Китаем, Республикой Киргизия и Таджикистаном, которое должно служить основой для обеспечения потенциала транспортных и экономических связей между Китаем, Киргизией, Таджикистаном и Афганистаном.

Очевидно, что развитие широкомасштабных региональных грузовых автоперевозок требует дополнительных многосторонних инструментов по упрощению перевозок для модернизации и обеспечения надежных таможенных процедур и других формальностей при пересечении границ, и это именно то, что предлагает Конвенция МДП.

6. Устойчивое развитие грузовых автомобильных перевозок и расширение внутреннего рынка Китая; решение экологических проблем

С момента первой встречи на высшем уровне «Планета Земля» в Рио-де-Жанейро в 1992 году, на которой 182 страны приняли «Повестку дня XXI века», наиболее часто употребляемым определением устойчивого развития стало развитие, которое «подразумевает удовлетворение потребностей нынешнего поколения, при этом не угрожая способности будущих поколений удовлетворять их собственные потребности».

После принятия «Повестки дня XXI века» отрасль автомобильного транспорта взяла на себя упреждающие обязательства по проведению работы в целях обеспечения устойчивого развития. Стремление к устойчивому развитию стало уставной обязанностью для автотранспортной отрасли в соответствии с уставными целями IRU, закрепленными в статье 2.

Устойчивое развитие может обеспечить правильную сбалансированность между экономическим развитием, социальным равенством и защитой окружающей среды. Для отрасли автомобильного транспорта обеспечение устойчивого развития означает решение задачи по удовлетворению потребностей рынка за счет как можно более низких экологических, социальных и экономических издержек, главным образом путем повышения качества и экологической чистоты автотранспорта, а не его количества.

В этой связи IRU разработал так называемую стратегию трех «И» в качестве наиболее экономически эффективного способа добиться устойчивого развития на основе инноваций, использования стимулов и инфраструктуры. Более подробно стратегия трех «И» означает:

- **Инновации:** разрабатывать и осуществлять все более и более эффективные технические меры и практические методы работы в целях снижения воздействия автотранспорта на окружающую среду;
- Инновационные более длинные и тяжелые транспортные средства – «модульный концепт», дают возможность перевозить тот же объем грузов, используя меньшее количество транспортных средств, и таким образом позволяют значительно повысить экологические показатели автомобильного транспорта, тем самым обеспечивая устойчивое развитие отрасли.



- Инновационная подготовка водителей, осуществляемая Академией IRU, поможет значительно снизить степень воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Обученный персонал, отвечающий за составление графика перевозок с использованием информационных и коммуникационных систем, может помочь улучшить использование грузовиков и избежать тем самым ненужных рейсов. В то же время водители, знающие, как экономить топливо, вносят свой вклад: экономия топлива компании делает ее более рентабельной, к тому же снижает выбросы CO₂ – к взаимной выгоде всех сторон. Действительно, практические примеры показывают, как топливную эффективность можно увеличить до 10 % благодаря хорошей подготовке водителей. Коэффициент выгоды-издержки при уменьшении расходов на топливо в сравнении с затратами на обучение персонала составляет примерно 1 к 2,5.
 - По сравнению с 1970 годом инновационные технологии помогли снизить потребление топлива и, следовательно, выбросы CO₂ коммерческими транспортными средствами на 36 %.
- **Использование стимулов:** поощрять быстрее освоение транспортными операторами наилучших технологий и передовой практики.
 - Для того чтобы реальные бизнес-стимулы стали по-настоящему эффективными, их эффект должен превосходить расходы транспортных операторов на необходимые инвестиции, а также они должны действовать достаточно долго, чтобы оказать серьезное влияние на сокращение выбросов вредных веществ. Хорошими примерами схем стимулирования являются обновление парка автомашин и подготовка водителей.
- **Инфраструктура** должна обеспечивать бесперебойное движение и эффективность указанных выше мер. В целях устранения узких мест и недостающих звеньев необходимо как можно полнее использовать существующую инфраструктуру в сочетании с инвестициями в новые объекты инфраструктуры.

- Без соответствующей автодорожной инфраструктуры расход топлива (следовательно и выбросы CO₂) значительно увеличивается. Если 40-тонный грузовик едет со скоростью 50 км/час, то его расход топлива составит примерно 20 литров на 100 км. Если ему придется остановиться один раз на протяжении одного километра, то его расход составит 52 литра, а если он остановится второй раз на протяжении того же километра, то потребление топлива возрастет уже до 84 литров, другими словами: расход топлива и выбросы CO₂ возрастут на 300 %.
- В дополнение к этому экологическому фактору следует отметить, что дорожные пробки значительно снижают уровень производительности. Экономические исследования показывают, что каждый доллар, потерянный вследствие санкций, наложенных на автомобильный транспорт, или потерянный по причине перегруженности дорог и ожидания на границах, в результате приводит к потере не менее 2 долларов в национальных экономиках. Другими словами, любые санкции против автомобильного транспорта оборачиваются еще большими санкциями против национальной экономики в целом.
- Анализ доходности от различных типов инфраструктурных проектов, поддерживаемых Всемирным банком, показал, что наибольшую отдачу от капиталовложений приносят инвестиции в дорожную инфраструктуру, которые оказались в 2,5 раза более прибыльными, чем, например, инвестиции в железнодорожные проекты.

Более того, стратегия IRU трех «И» одобрена для достижения устойчивого развития Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и рекомендована в 2002 году в качестве примера для подражания, который могут использовать другие промышленные группы. Эта программа может быть полезной для развития внутреннего рынка автоперевозок Китая, а также для решения экологических проблем.

7. Развитие высококачественного общественного транспорта (автобусного и такси) для достижения экологичной, безопасной и доступной всем мобильности

Городские и междугородние автобусы и такси играют ключевую роль в обеспечении устойчивой мобильности людей. Вместе городские и междугородние автобусы и такси занимают второе место по пассажирообороту после легковых автомобилей.



Такси и особенно наемные автомобили с водителем обеспечивают удобный, надежный и простой способ перемещения как в городе, так и в сельской местности. Благодаря тому, что такси, как легковой автомобиль, имеет полную свободу передвижения, оно расширяет возможности общественного транспорта в целом, так как предоставляет услуги 365 дней в году по 24 часа наряду с индивидуальным обслуживанием каждого отдельного пассажира.

Городские и междугородные автобусы являются неотъемлемой частью системы общественного транспорта. Они являются самым безопасным, экологичным, доступным, удобным и эффективным видом общественного транспорта.

В качестве такового они предлагают оптимальное решение целого ряда существующих на сегодня проблем, с которыми сталкивается современное общество, в том числе это проблемы изменения климата, безопасности дорожного движения, социальной интеграции и транспортных заторов.

К сожалению, эти реалии не всегда признаются теми, кто определяет политику. Наоборот, городские и междугородные автобусы и такси часто ошибочно ассоциируются с такими проблемами, как загрязнение окружающей среды и заторы на дорогах.

Это неправильное восприятие привело к возникновению ситуации, в которой городские и междугородные автобусы и такси не только недоиспользуются гражданами и властями и, как следствие, вносят недостаточный вклад в обеспечение мобильности и благосостояние общества, но и в какой-то степени не пользуются должным вниманием со стороны политических кругов и не находят должного отражения в законодательстве, которое зачастую носит не совсем обоснованный, неадекватный и даже ограничительный характер.

Для того чтобы исправить эту ситуацию, автотранспортная отрасль выступила с далеко идущим политическим и деловым предложением, а именно: в течение ближайших 10-15 лет увеличить количество городских и междугородних автобусов и такси в два раза. Такое увеличение принесет значительную выгоду обществу и населенным пунктам и приведет к:

- существенному сокращению выбросов CO₂;
- значительному повышению безопасности дорожного движения и сокращению количества смертельных случаев в результате ДТП;
- серьезному снижению пробок в городах при нулевых расходах для общества;
- созданию миллионов новых экологичных рабочих мест.

Увеличение использования городских и междугородних автобусов и такси в два раза – это не просто реальная политическая перспектива, но и достойный одобрения подход с точки зрения общественных интересов, так как городские и междугородные автобусы вместе с такси являются единственным видом транспорта, который может приравняться, дополнять и конкурировать с частными автомобилями.



Приоритетные меры для достижения этих целей:

- принятие благоприятных для пассажирских автобусных перевозок и такси законодательных и административных норм на национальном и местном уровнях;
- полная интеграция городских и междугородних автобусных перевозок и такси в цепочку общественного транспорта;
- предоставление приоритета стимулам, в том числе финансовым, и субсидий из средств местных властей для увеличения использования городских и междугородних автобусов и такси;
- предоставление приоритета городским и междугородним автобусам и такси путем выделения специальной полосы движения и преимущества на светофорах;
- упрощение обеспечения и инвестирования в такую инфраструктуру, как терминалы и остановки, а также предоставление парковочных мест для остановки междугородних автобусов около достопримечательностей в центре городов;
- поддержка передового опыта и таких инновационных решений отрасли, как быстрый автобусный транзит (BRT);
- содействие и поддержка высококачественного профессионального обучения.

8. Безопасность в автотранспортной отрасли

Безопасность дорожного движения всегда была и остается приоритетным направлением для автотранспортной отрасли. Для настоящего профессионала каждая авария – это на одну аварию больше, чем нужно. В этом контексте отрасль также взяла на себя обязательства избегать аварий, в которых страдают люди, и поэтому рассматривает вопросы предупреждения ДТП как приоритетное направление.

В последние годы статистика безопасного дорожного движения коммерческих грузовиков значительно улучшилась как в отношении количества ДТП, так и с точки зрения серьезности аварий. Однако участие грузовика в ДТП не означает, что именно он является виновником аварии, но статистика

дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков очень ограничена, узкоспециализирована и не отражает причины таких аварий.

Поэтому первым шагом на пути повышения безопасности дорожного движения на коммерческом автомобильном транспорте является проведение исследований для выявления ос-



новых причин ДТП с участием коммерческих грузовиков. Вторым шагом является определение задач по безопасности дорожного движения для коммерческого автомобильного транспорта, и третьим шагом – разработка стратегии по улучшению безопасности дорожного движения при выявлении основных причин ДТП.

Результаты такой стратегии станут, безусловно, заметны, так как не только экономические издержки, понесенные в результате ДТП, значительно снизятся, но и будут сохранены человеческие жизни. Повышение безопасности дорожного движения снизит расходы для экономики в целом. Такие расходы, как затраты на оказание медицинской помощи и больничные, а также дополнительные расходы на социальное обеспечение семей, которые потеряли в результате ДТП кормильцев. Возрастет рентабельность и производительность транспортных операторов благодаря сокращению расходов на ремонт, уменьшению простоя транспортных средств, снижению страховых выплат и повышению производительности труда водителей.

Однако нельзя забывать, что вопросы безопасности дорожного движения являются важнейшими не только сегодня, но останутся таковыми и в будущем. Поэтому IRU поддержал Резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН от 3 марта 2010 года, в которой период 2011-2020 объявляется «Десятилетием действий ООН за безопасность дорожного движения», задачами которого являются стабилизация и снижение количества ДТП со смертельным исходом во всем мире путем активизации усилий на всех уровнях – национальных, региональных и глобальном.

Учитывая все вышеизложенное и принимая во внимание тот факт, что Президиум IRU принял решение о выделении \$2 млн для поддержания соответствующих проектов, направленных на повышение безопасности дорожного движения (при условии, что это важнейшее обязательство отрасли будет поддержано ее надежными партнерами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения, или международными донорскими организациями), автотранспортная отрасль, представленная Международным союзом автомобильного транспорта и ассоциациями-членами IRU, призывает всех государственных и частных партнеров:

- ввести на добровольной основе (до того, как это станет обязательным) проверенные, эффективные активные и пассивные системы безопасности;
- определять основные причины ДТП с участием коммерческих транспортных средств, а для этого поддерживать проведение исследований причин ДТП с применением методологии, используемой при подготовке «Исследования причин ДТП с участием европейских грузовиков»;
- поддерживать и содействовать распространению эффективных, гармонизированных и признанных на международном уровне стандартов профессиональной подготовки работников автотранспортной отрасли, разработанных Академией IRU, одобренных Всемирным банком, Международным транспортным форумом, Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и поддержанных Международной организацией труда.

9. Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте

Проблема

После трагических событий, произошедших в США 11 сентября 2001 года, все чаще стал признаваться тот факт, что все виды транспорта подвергаются риску нападения террористов и преступников.

Те, кто занят в автомобильных перевозках, сталкиваются с рядом таких специфических проблем, как кража грузов и транспортных средств, нападение на водителей грузовиков, особые риски, связанные с перевозкой по автодорогам опасных грузов и пр. Власти и операторы должны также сохранять бдительность и в отношении возможных совершений террористических атак на транспортные средства и инфраструктуру. С такими проблемами может столкнуться и Китай.

Согласно недавно проведенному IRU исследованию, 1 из 6 опрошенных водителей, занятых в международных автоперевозках (или 17 %), за последние 5 лет хотя бы раз подвергся нападению, а 30 % из них подвергались нападению более одного раза. В 63 % случаев целью нападения были транспортные средства или грузы; 42 % нападений происходили на стоянках для грузовиков и 19 % – на сервисных станциях на автодорогах. Общие предполагаемые прямые финансовые потери в результате нападений на водителей тяжелых грузовиков, занятых в международных автоперевозках, в 36 исследованных странах за 5-летний период оцениваются примерно в 7,271 млрд евро.

IRU ставит задачу по борьбе с преступностью и требует создания более безопасных стоянок для автотранспорта

Генеральная Ассамблея IRU приняла Резолюцию, направленную на защиту водителей, пассажиров, грузов и транспортных средств от значительно возросшего количества нападений грабителей и международных организованных преступных группировок.

Отсутствие достаточного количества безопасных стоянок для автотранспорта создает условия, в которых грабителям и международным преступным группировкам легче совершать нападения на водителей, их транспортные средства и грузы. Поэтому Резолюция IRU призывает национальные органы власти принять все необходимые меры для обеспечения безопасности стоянок автотранспорта и предоставлять IRU самую свежую информацию о существующих стоянках, которая будет размещаться на страницах бесплатной Интернет-платформы «TRANSPark».

Это позволит государственным органам выполнять возложенную на них основную обязанность по обеспечению безопасности людей и товаров на их территории. Онлайн-приложение IRU может применяться и в Китае.

Система «TRANSPark»: онлайновая платформа для грузового автотранспорта

IRU совместно с Международным транспортным форумом (МТФ) ввел в действие систему «TRANSPark» – бесплатную всеобъемлющую Интернет-платформу, предоставляющую полный спектр услуг для водителей грузового автотранспорта, диспетчеров и специалистов по логистике для того, чтобы помочь им определять месторасположение, выбирать и связываться с более чем 3000 стоянками грузового автотранспорта в более чем 40 странах мира – от Португалии до Казахстана.

Пользователи этой системы могут найти информацию о стоянках грузового автотранспорта по странам в определенном радиусе от своего местонахождения или вдоль маршрута следования. В списке приводятся все сервисные службы, имеющиеся в выбранном районе (охрана, ремонт грузовиков, автомойки, гостиницы, рестораны, медицинские пункты и т. д.), и вся информация о них может быть получена при помощи расширенного поиска. Система предоставляет полную контактную информацию и карты местности.

Система «TRANSPark» и другие разработанные IRU подобные электронные приложения, повышающие безопасность на транспорте (как, например, программа наблюдения за временем ожидания на пограничных переходах (BWTO)), предоставляют всем пользователям значительные конкурентные преимущества. Эти системы могут быть введены в Китае для того, чтобы удовлетворить информационные требования растущего внутреннего, а позднее и международного грузового автомобильного транспорта.



<http://www.iru.org/index/transpark-app>

Руководство в области безопасности

Члены IRU приняли Руководство по безопасности пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, основанное на передовом опыте отрасли. Их могут применять транспортные операторы всех стран мира, включая Китай, на добровольной основе, повышая, таким образом, стандарты безопасности своей работы и демонстрируя коммерческим партнерам и клиентам свое участие в снижении рисков, связанных с их деятельностью.

10. Академия IRU – эффективный способ гармонизировать стандарты качественной подготовки кадров автотранспортной отрасли Китая

Автомобильный транспорт – это основа экономики и общества как на местном, так и на глобальном уровне. Сегодня вопросы безопасности и охраны окружающей среды вызывают все большую обеспокоенность, и специалисты в области автоперевозок должны соблюдать существующие и ожидаемые правила и хорошо знать новейшие технологии, нацеленные на

решение важнейших проблем. Перед лицом этих проблем система профессиональной подготовки в области автомобильного транспорта нуждается в иллюстративных материалах для повышения профессионализма, эффективности, результативности и ответственности. Академия IRU – это подразделение Международного союза автомобильного транспорта, которое работает на глобальном уровне со своими партнерами и группами экспертов в целях обеспечения системы профессиональной подготовки работников автотранспорта в интересах отрасли автомобильного транспорта и общества в целом. Академия IRU предлагает набор учебных программ для профессионалов в сфере автомобильного транспорта через международную сеть аккредитованных учебных центров (АУЦ), гарантируя тем самым высокий уровень стандартов обучения. Структура Академии IRU предоставляет уникальную возможность обеспечить качество обучения и добиться международного признания профессиональной квалификации. Академия IRU идет в ногу со временем и отвечает на глобальные вызовы, развивая учебные программы, направленные на решение проблем, в том числе связанных с ВИЧ/СПИДом и экологическим стилем вождения (эковождением).

Профессиональная компетентность сегодня – обязательное условие для обеспечения конкурентоспособности компаний, работающих на внутреннем и международном рынках. Сейчас становится все труднее создать и управлять успешной автотранспортной компанией из-за большого количества сложных международных и национальных законов в области грузовых и пассажирских перевозок. Академия IRU помогает получить такие знания благодаря гармонизации стандартов обучения и обобщению передового международного опыта и гарантирует полное соответствие стандартов международным правовым и нормативным актам в области автомобильного транспорта.

Оставаясь верной своим целям, Академия IRU предлагает учебные программы, направленные на развитие навыков профессионалов в сфере автомобильного транспорта, а также на расширение объема знаний и умений, необходимых в обращении с ключевыми аспектами автотранспортных операций. Все учебные программы Академии IRU базируются на передовом опыте и гарантируют полное соответствие соответствующим законодательствам, что способствует гармонизации учебных стандартов на глобальном уровне.

Цели Академии IRU полностью соответствуют таким важнейшим задачам, стоящим перед автомобильным транспортом Китая, как повышение общей квалификации водителей и менеджеров, они способствуют решению проблем безопасности дорожного движения и загрязнения окружающей среды. Точнее говоря, IRU разрабатывает ключевые программы, сосредотачивая постоянное внимание на человеческом факторе и его влиянии на такие аспекты, как безопасность дорожного движения и воздействие на окружающую среду.

В партнерстве с Академией IRU китайские профессионалы в области автомобильного транспорта извлекут пользу из опыта и «know-how» самой большой в мире сети профессионального обучения работников автотранспортной отрасли.

Будьте готовы! Соответствие стандартам – гарантия безопасности и конкурентоспособности! Присоединяйтесь к ведущей мировой сети учебных центров!



11. Заключение

Глобализация мировой экономики ставит глобальные задачи и предоставляет возможности, которые могут быть решены только совместными усилиями. Накопив за более чем 60-летний срок работы огромный опыт, Международный союз автомобильного транспорта совместно со своими 180 членами из 74 стран мира всегда был на службе общества в целом, гарантируя, что автомобильный транспорт продолжает стимулировать устойчивое экономическое, социальное и экологическое развитие.

В данной брошюре IRU касается вопросов, которые имеют жизненно важное значение для торговли и автотранспортной отрасли Китая, и предлагает простые решения, исходя из своего и международного передового опыта. Грузовые автомобильные перевозки играют основную роль в развитии социально-экономического прогресса в Европе и Азии, они – важнейший элемент во всех производственных процессах и глобальных логистических цепочках. Они являются мощным средством экономически эффективного развития международной торговли и транспорта и обеспечивают лучшее распределение богатства на всех континентах. Сегодня только автомобильный транспорт может объединять все виды бизнеса вдоль древнего Великого шелкового пути со всеми основными мировыми рынками.

IRU надеется, что решения, предлагаемые в этой брошюре, послужат достижению устойчивого развития торговли и автомобильного транспорта в Китае и, следовательно, упрощению торговли между Азией и Европой, будут способствовать возрождению Великого шелкового пути и достижению одной из важнейших «Целей развития тысячелетия ООН» – превратят страны Средней Азии, не имеющие выхода к морю, в наземный мост, соединяющий Азию и Европу.