



Автомобильный транспорт в Китайской Народной Республике



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

32-34, avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство
IRU в регионе СНГ**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская наб. 12
Подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
факс: +7- 495-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

**IRU Permanent Delegation to the
Middle East and Region**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org



Автомобильный транспорт в Китайской Народной Республике

Декабрь 2009 года

Женева

Содержание

Предисловие	9
Глава 1. Общая информация	11
1.1 Общая транспортная система	13
1.2 Инфраструктура автомагистралей	15
1.3 Развитие транспортных мощностей	18
Глава 2. Функционирование автомобильного транспорта	23
2.1 Пассажирский автомобильный транспорт	24
2.2 Грузовой автомобильный транспорт	27
2.3 Средний пробег автотранспорта	29
2.4 Расход топлива	30
2.5 Вклад автомобильного транспорта в валовый внутренний продукт (ВВП)	31
Глава 3. Правовая система	33
3.1 Общая информация	33
3.2 Подзаконные нормативные акты в области автомобильного транспорта	34
3.3 Основные положения подзаконных нормативных актов	35
3.4 Правила и нормативы критериальной оценки	39
3.5 Промышленные стандарты	42
3.6 Технические нормы в отношении транспортных средств	44
3.7 Влияние на управление рынком в результате применения нормативно-правовых актов	48
3.8 Налоговое регулирование	49
3.9 Нормативно-правовые акты в области безопасности дорожного движения	49
3.10 Социальное обеспечение сотрудников автотранспортной отрасли	51
Глава 4. Международные автомобильные перевозки	52
4.1 Объем международных автомобильных перевозок	54

4.2	Предприятия, осуществляющие международные автомобильные перевозки.	55
4.3	Транспортные средства, используемые в международных автомобильных перевозках.	57
4.4	Международные соглашения в области автомобильного транспорта.	58
4.5	Важнейшие области международных автомобильных перевозок.	58
4.6	Меры, принимаемые на международном автомобильном транспорте	59
4.7	Конвенции и многосторонние соглашения в области международных автомобильных перевозок	59
4.8	Основные автомобильные пограничные переходные пункты	65
Глава 5. Тематический раздел 1: Безопасность дорожного движения – сравнение с международным опытом		67
5.1	Безопасность дорожного движения в 2008 году	68
5.2	Основные характеристики безопасности дорожного движения	69
5.3	Принятые меры по улучшению безопасности дорожного движения	70
Глава 6. Тематический раздел 2: Устойчивое развитие		71
Глава 7. Тематический раздел 3: У автомобильного транспорта Китая впереди трудный год		73
Глава 8 Тематический раздел 4: Краткое описание логистической отрасли		77
Глава 9. Несколько слов о перспективах		78
Список литературы		79

Таблицы:

Таблица 1. Количественное соотношение различных видов перевозок по объему и обороту с 2001 по 2008 г. (%)	13
Таблица 2. Плотность автомагистралей с 2001 по 2008 г.	17
Таблица 3. Развитие дифференцированных пассажирских и грузовых автотранспортных станций в Китае с 2001 по 2008 г.	22
Таблица 4. Состав китайских пассажирских автотранспортных предприятий в 2007 году	25
Таблица 5. Состав китайских грузовых автотранспортных операторов в 2007 году	28
Таблица 6. Расход топлива различными типами коммерческих транспортных средств (на 100 км)	31
Таблица 7. Вклад китайской автотранспортной отрасли в валовый внутренний продукт (ВВП)	31
Таблица 8. Положение и влияние автомобильной отрасли в Китае	32
Таблица 9. Основные законы в области автомобильного транспорта	33
Таблица 10. Нормативы критериальной оценки, касающиеся автомобильного транспорта	34
Таблица 11. Технические стандарты в автотранспортной отрасли	34
Таблица 12. Условия, при которых профессиональные водители могут участвовать в автомобильных перевозках.	35
Таблица 13. Количество транспортных средств, необходимых для осуществления пассажирских автоперевозок	36
Таблица 14. Основные условия для работы учебных центров по подготовке водителей транспортных средств	37
Таблица 15. Условия осуществления международных автомобильных перевозок.	38
Таблица 16. Параметры больших междугородних туристических автобусов.	41
Таблица 17. Ограничения расхода топлива для пассажирских транспортных средств с дизельным двигателем (литр на 100 км)	45
Таблица 18. Ограничения расхода топлива для обычных грузовиков с дизельным двигателем (литр на 100 км)	45
Таблица 19. Ограничения расхода топлива для грузовиков с полуприцепами с дизельным двигателем (литр на 100 км)	46
Таблица 20. Ограничения расхода топлива для самосвалов с дизельным двигателем (литр на 100 км)	46
Таблица 21. Основные требования к фургонам.	47
Таблица 22. Основные требования к контейнеровозам	47
Таблица 23. Предельно допустимые нагрузки на ось для транспортных средств и прицепов (кг)	48

Таблица 24. Технический осмотр механических транспортных средств, проводимый в целях обеспечения безопасности дорожного движения	50
Таблица 25. Оплата труда за сверхурочную работу и работу в выходные и праздничные дни	51
Таблица 26. Государственные праздники Китая	51
Таблица 27. Объемы импорта и экспорта товаров в/из основных стран и регионов в 2008 году (млрд долларов США)	52
Таблица 28. Двусторонние и многосторонние соглашения в области автомобильного транспорта между Китаем и соседними странами	58
Таблица 29. Распределение объема и оборота международных пассажирских и грузовых автоперевозок в 2007 году	59
Таблица 30. Географические регионы, охватываемые основными международными конвенциями	61
Таблица 31. Сравнение Соглашения между странами-участницами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Соглашения в области международных перевозок между странами региона реки Меконг	62
Таблица 32. Основные автомобильные пограничные переходные пункты	66
Таблица 33. Дорожно-транспортные происшествия с серьезными последствиями, в результате которых погибло одновременно более 10 человек	69
Таблица 34. Основные направления деятельности по энергосбережению и снижению выбросов вредных веществ	72

Рисунки:

Рисунок 1.	Количественное соотношение объема различных видов пассажирских перевозок в 2008 году	14
Рисунок 2.	Количественное соотношение оборота различных видов пассажирских перевозок в 2008 году	14
Рисунок 3.	Количественное соотношение объема различных видов грузовых перевозок в 2008 году	14
Рисунок 4.	Количественное соотношение оборота различных видов грузовых перевозок в 2008 году	14
Рисунок 5.	Сравнение темпов роста ВВП (пассажирские и грузовые автоперевозки)	15
Рисунок 6.	Протяженность автомагистралей и скоростных автомагистралей с 2001 по 2008 г.	16
Рисунок 7.	Классификация административного деления автомагистралей в 2008 году	16
Рисунок 8.	Классификация технического деления автомагистралей в 2008 году	17
Рисунок 9.	Распределение автомагистралей в соответствии с техническими стандартами в различных регионах (тыс. км)	17
Рисунок 10.	Сертифицированные работники автотранспортной отрасли в 2008 году	18
Рисунок 11.	Общее количество работников автотранспортной отрасли с 2001 по 2008 г.	19
Рисунок 12.	Состав работников автотранспортной отрасли в 2007 году	19
Рисунок 13.	Количество автотранспортных предприятий с 2001 по 2008 г. (тыс.)	20
Рисунок 14.	Динамика изменений в области автотранспортных предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками, и пассажирских транспортных средств с 2001 по 2008 г. (тыс.)	20
Рисунок 15.	Динамика изменений в области автотранспортных предприятий, занимающихся грузовыми перевозками, и грузовых транспортных средств с 2001 по 2008 г. (тыс.)	20
Рисунок 16.	Динамика изменений пассажирских транспортных средств и количества посадочных мест с 2001 по 2008 г.	21
Рисунок 17.	Динамика изменений грузовых транспортных средств и тоннажа с 2001 по 2008 г.	21
Рисунок 18.	Объем пассажирских автоперевозок и пассажирооборот с 2001 по 2008 г. (млрд)	24
Рисунок 19.	Деятельность различных видов пассажирского транспорта в 2008 г.	25

Рисунок 20. Пассажирские автоперевозки на различные расстояния, осуществленные в 2008 году	25
Рисунок 21. Состав автотранспортных предприятий по количеству транспортных средств в 2007 году	26
Рисунок 22. Объем грузовых автоперевозок и грузооборот с 2001 по 2008 г. (млрд)	27
Рисунок 23. Деятельность различных видов грузовых транспортных средств в 2008 году	28
Рисунок 24. Грузовые автоперевозки на различные расстояния, осуществленные в 2008 году	28
Рисунок 25. Состав автотранспортных предприятий по количеству транспортных средств в 2007 году	29
Рисунок 26. Изменение средних расстояний, на которые осуществляются пассажирские и грузовые автоперевозки	30
Рисунок 27. Объемы и темпы роста экспорта и импорта с 2004 по 2008 г.	52
Рисунок 28. Объем международных пассажирских автоперевозок с 2003 по 2007 г. (тыс.)	54
Рисунок 29. Объем международных грузовых автоперевозок с 2003 по 2007 г. ...	54
Рисунок 30. Использование разрешений на международные автоперевозки в Китае с 2001 по 2007 г.	55
Рисунок 31. Состав предприятий, осуществлявших международные автоперевозки в 2006 и 2007 годах	55
Рисунок 32. Состав предприятий, осуществлявших международные пассажирские автоперевозки в 2006 и 2007 годах	56
Рисунок 33. Состав предприятий, осуществлявших международные грузовые автоперевозки в 2006 и 2007 годах	56
Рисунок 34. Изменения парка автомашин, участвующих в международных автоперевозках	57
Рисунок 35. Сравнение количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом: США, Япония и Великобритания (2007 год)	69
Рисунок 36. Процентное соотношение количества пешеходов и велосипедистов, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	70

Предисловие

За последние несколько лет Международный союз автомобильного транспорта (IRU) опубликовал ряд работ об автомобильном транспорте Китая. В данном исследовании приводится информация о значении отрасли для экономики Китая, о развитии автомобильного пассажирского транспорта, грузовых автоперевозках, состоянии дорожной инфраструктуры, о законодательной системе в области допуска к профессии и доступа к рынку, в том числе в отношении стандартов транспортных средств, пригодности автодорог, финансов, безопасности дорожного движения и социальных вопросов.

Отдельная глава исследования посвящена условиям и достижениям в области международных автомобильных перевозок, регулируемых различными двусторонними и многосторонними соглашениями с участием Китая. В четырех тематических главах описаны достижения в области обеспечения безопасности дорожного движения, устойчивое развитие, проблемы, с которыми сталкиваются автотранспортные операторы и логистическая отрасль.

В исследовании IRU приводятся 68 таблиц и графиков, в которых содержится много статистических сведений и другой фактической информации о развитии и достижениях автомобильной отрасли Китая.

Цель этой публикации IRU не нуждается в объяснениях. Все усилия, которые на протяжении нескольких лет прилагали международные трейдеры, автотранспортные операторы, специалисты по логистике и экспедиторы под руководством национальных ассоциаций-членов IRU и Международного союза автомобильного транспорта, принесут плоды, только если они будут основаны на верном видении и фактах.

Данное исследование поможет всем заинтересованным сторонам узнать больше об условиях автомобильных перевозок в Китайской Народной Республике на дальневосточных рубежах возрождаемого Шелкового пути. Такие знания чрезвычайно важны для дальнейшего развития перевозок на евро-азиатской территории, в частности в рамках Новой евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU (NELTI).

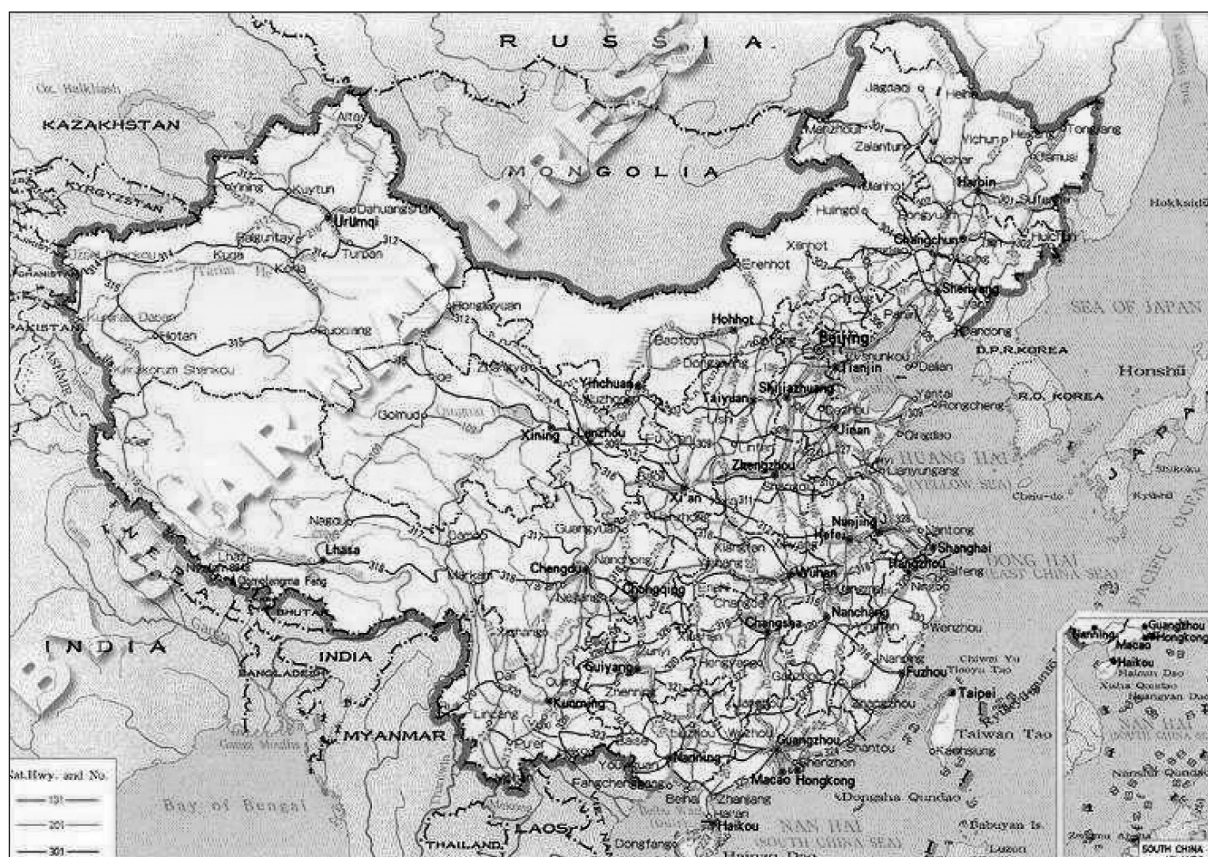
Женева, декабрь 2009 года

Глава 1

Общая информация

Развитие автомобильного транспорта Китая происходит ошеломляюще стремительно, превращая этот транспорт в значимую отрасль экономики. С конца 1990-х годов автотранспортная отрасль Китая превратилась в самую быстро растущую отрасль в истории. Продолжается развитие инфраструктуры, постоянно увеличивается объем перевозок. Одновременно значительно улучшается пропускная способность и качество предоставляемых услуг, и, таким образом, в Китае формируются хорошие рыночные условия для создания устойчивого, координированного и здорового развития национальной экономики.

Открытая политика Китая не только способствовала стимулированию экономики, но также привела к значительному увеличению спроса на перевозки. Правительство Китая выработало политику для удовлетворения этого насущного требования. Для решения этой задачи в Китае был предпринят ряд мер, благодаря которым к настоящему моменту удалось достичь исторического прорыва. Эти достижения в свою очередь вносят вклад в экономический рост Китая и его открытую политику.



В 2008 году, хотя автотранспортная отрасль Китая и ощутила на себе все тяготы и сложности мирового экономического спада, она внесла огромный вклад в развитие экономики и общества, предоставляя высокий уровень услуг и имея низкие издержки. К настоящему времени в Китае уже создана развернутая система автомагистралей. Общая протяженность дорог Китая достигла 3,7 млн км, в том числе 60,3 тыс. км скоростных автомагистралей. Парк автотранспортных средств насчитывает более 168 млн машин (в июне 2009 года их было уже 176 млн!), в том числе 127,68 млн автомобилей находятся в частной собственности.

В Китае 9,3 млн коммерческих транспортных средств, в том числе почти 1,7 млн коммерческих туристических междугородних автобусов / городских автобусов и около 7,6 млн коммерческих грузовиков. В 2008 году по автомагистралям страны было перевезено около 26,8 млн пассажиров, пассажирооборот составил около 1 247,6 млрд пассажиро-километров, увеличившись по сравнению с 2007 годом на 30,8 % и 8,4 % соответственно. Объем грузовых автоперевозок достиг 19,2 млрд тонн, грузооборот составил около 3 286,8 млрд тонно-километров, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 17 % и 189,5 % соответственно¹.

¹ Эти статистические данные были получены в 2008 году из Специального исследования национального автомобильного и водного транспорта, которое было проведено Министерством транспорта. По сравнению со статистическими данными 2007 года статистические стандарты были хорошо выверены. Между статистическими данными, опубликованными Национальным статистическим бюро и Министерством транспорта, имеются лишь незначительные расхождения. В данном исследовании приводится статистика Министерства транспорта.

1.1. Общая транспортная система

В последние годы объем пассажирских и грузовых автоперевозок Китая постоянно растет и занимает первое место в универсальной транспортной системе страны (Таблица 1).

Таблица 1

Количественное соотношение различных видов перевозок по объему и обороту с 2001 по 2008 г. (%) ²

Наименование		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Объем пассажирских перевозок	По автомобильным дорогам	91,4	91,7	92,2	91,9	91,9	91,9	92,1	93,5
	По водным путям	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	0,7
	По железной дороге	6,9	6,6	6,1	6,3	6,3	6,2	6,1	5,1
	Гражданской авиацией	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7
Оборот пассажирских перевозок	По автомобильным дорогам	54,8	55,3	55,7	53,6	53,2	52,8	53,3	53,8
	По водным путям	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
	По железной дороге	36,2	35,2	34,7	35,0	34,7	34,5	33,4	33,6
	Гражданской авиацией	8,3	9,0	9,1	10,9	11,7	12,4	12,9	12,4
Объем грузовых перевозок	По автомобильным дорогам	75,4	75,3	74,3	73,0	72,1	72,0	72,0	74,1
	По водным путям	9,5	9,6	10,1	11,0	11,8	12,2	12,4	11,4
	По железной дороге	13,7	13,8	14,2	14,6	14,5	14,1	13,8	12,7
	Гражданской авиацией	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	По трубопроводам	1,4	1,4	1,4	1,4	1,7	1,7	1,8	1,7
Оборот грузовых перевозок	По автомобильным дорогам	13,3	13,4	13,2	11,3	10,8	11,0	11,2	29,8
	По водным путям	54,6	54,4	53,3	59,7	61,9	62,4	63,3	45,6
	По железной дороге	30,6	30,7	32,0	27,8	25,8	24,7	23,4	22,5
	Гражданской авиацией	0,09	0,10	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,11
	По трубопроводам	1,3	1,4	1,4	1,2	1,4	1,9	1,9	1,9

В 2008 году на долю автомобильного транспорта по количеству перевезенных пассажиров и пассажиро-километрам соответственно приходилось 93,5 % и 53,8 % всей транспортной системы Китая³.

² Источники: данные по автомобильным дорогам и водным путям взяты на веб-сайте www.mot.gov.cn ; данные по железным дорогам взяты на веб-сайте www.china-mor.gov.cn ; данные по гражданской авиации взяты на веб-сайте www.caac.gov.cn и данные по трубопроводам взяты на веб-сайте www.stats.gov.cn.

³ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта.



Рисунок 1
Количественное соотношение объема различных видов пассажирских перевозок в 2008 году

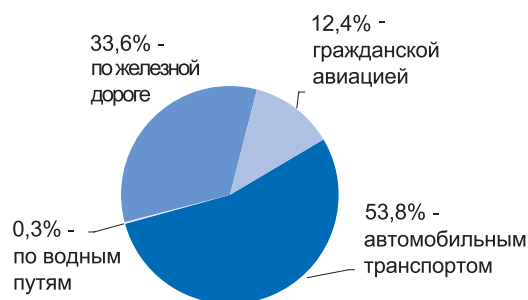


Рисунок 2
Количественное соотношение оборота различных видов пассажирских перевозок в 2008 году

В 2008 году на долю китайского грузового автотранспорта по объему перевезенных грузов и тонно-километрам соответственно приходилось 74,1 % и 29,8 % всей транспортной системы страны⁴.

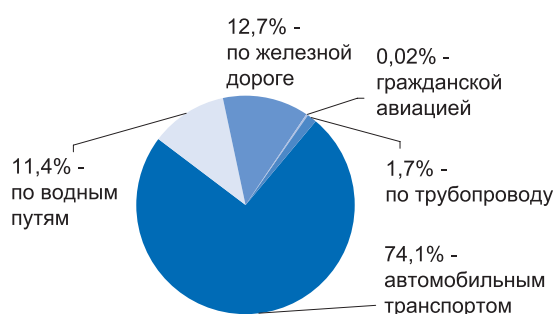


Рисунок 3
Количественное соотношение объема различных видов грузовых перевозок в 2008 году

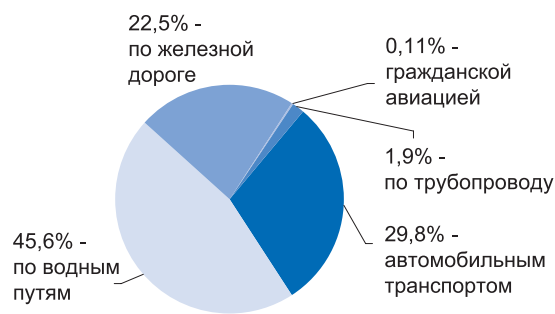


Рисунок 4
Количественное соотношение оборота различных видов грузовых перевозок в 2008 году

В 2008 году Китай продолжал вести упорную борьбу с последствиями стихийных бедствий и международным финансовым кризисом. Общая национальная экономика осознала значение опережающего развития. По предварительной оценке, валовый внутренний продукт Китая (ВВП) в 2008 году составил 30 067,0 млрд юаней (RMB) и вырос на 9,0 %. Что касается роста в отдельных отраслях, то прирост стоимости в сфере производства услуг составил 12 048,7 млрд юаней (RMB) и вырос на 9,5 %. Объем пассажирского и грузового автомобильного транспорта, который играет важную роль в сфере производства услуг, увеличился соответственно на 30,8 % и 17,0 % по сравнению с 2007 годом, соответствовал экономическому росту и внес существенный вклад в национальную экономику особенно при таком сложном международном климате (Рисунок 5)⁵.

⁴ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта.

⁵ Источники: Министерство транспорта и Национальное статистическое бюро.

В 2003 году пассажирские автоперевозки уменьшились из-за атипичной пневмонии.

По сравнению со статистическими данными 2007 года статистические стандарты были хорошо выверены.

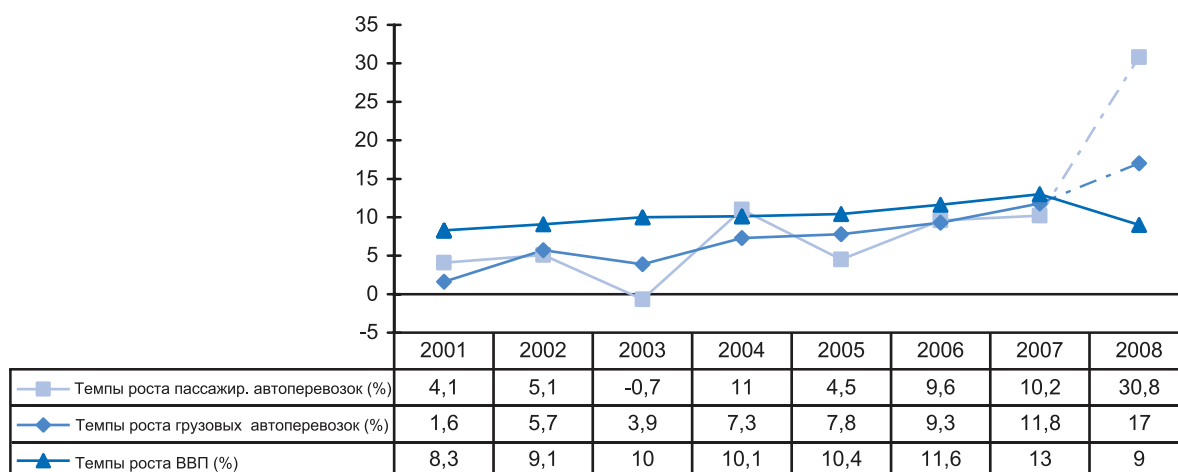
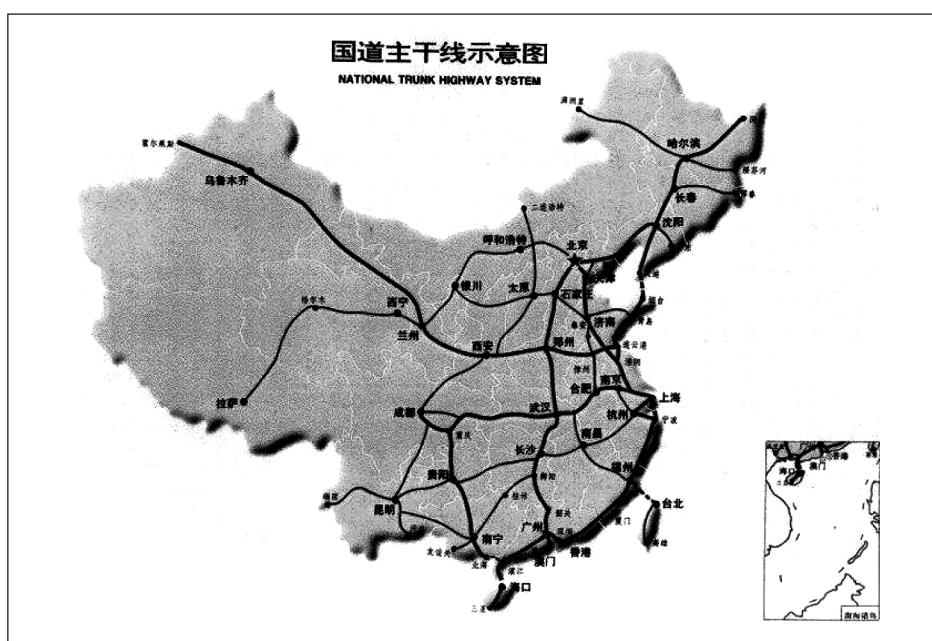


Рисунок 5
Сравнение темпов роста ВВП (пассажирские и грузовые автоперевозки)

1.2. Инфраструктура автомагистралей



К концу 2008 года китайская сеть автодорог насчитывала 3,73 млн км дорог общего пользования (из которых 60,300 км являются скоростными автомагистралями). В 2008 году дополнительно было построено 146 500 км автодорог, что на 4,1 % больше, чем в предыдущем году (Рисунок 6)⁶.

⁶ Источник: Автомобильный транспорт Китая.
С 2006 года деревенские дороги были включены в общую протяженность автодорог.

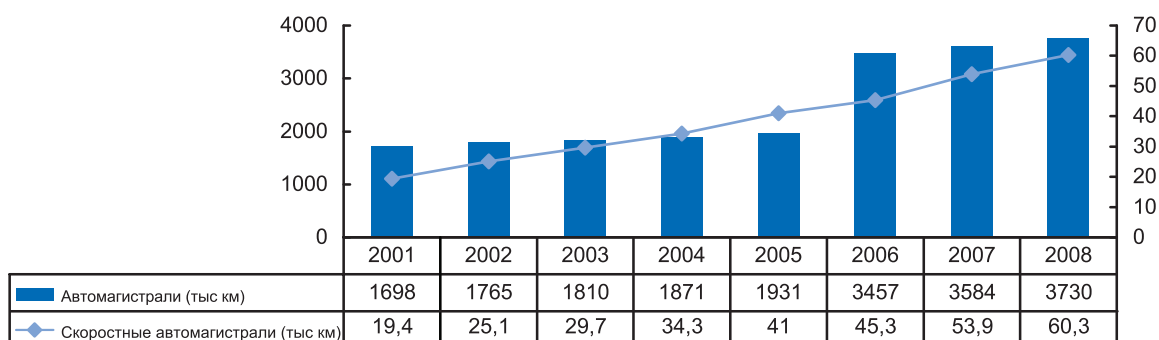


Рисунок 6
Протяженность автомагистралей и скоростных
автомагистралей с 2001 по 2008 г.

В Китае автодороги классифицируются по административной ответственности: национальные, провинциальные, районные, городские, специальные автомагистралей и деревенские дороги. В 2008 году из 3,73 млн км автодорог 155 300 км составляли национальные дороги, 263 200 км – провинциальные, 512 300 км – районные дороги, 1 011 100 км - городские дороги, 67 200 км – специальные автомагистралей и 1 721 000 км – деревенские дороги, что соответственно составляет 4,2 %, 7,1 %, 13,7 %, 27,1 %, 1,8 % и 46,1 % от всей протяженности автодорог страны (Рисунок 7)⁷.

По технической классификации автодороги разделяются на скоростные автомагистралей, автодороги класса I, класса II, класса III, класса IV и не относящиеся к какому-либо классу. В 2008 году из общей протяженности автодорог Китая 60 300 км приходилось на скоростные автомагистралей, 54 200 км – на автодороги класса I, 285 200 км – на автодороги класса II, 374 200 км – на автодороги класса III, 2 004 600 км – на автодороги класса IV и 951 600 км – на автодороги, не относящиеся к какому-либо классу, что соответственно составляет 1,6 %, 1,5 %, 7,6 %, 10,0 %, 53,7 % и 25,5 % от всех 3,73 млн км автодорог страны (Рисунок 8)⁸.

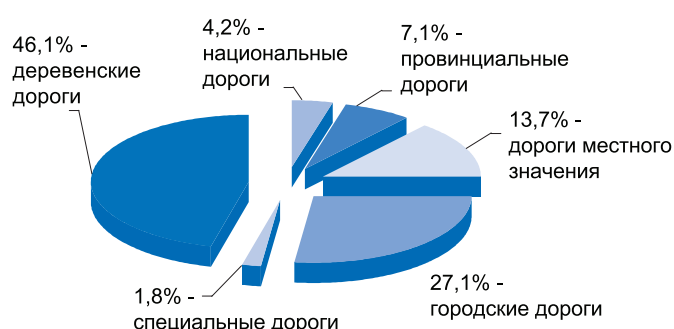


Рисунок 7.
Классификация административного деления
автомагистралей в 2008 году

⁷ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

⁸ Источник: Статистический бюллетень автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

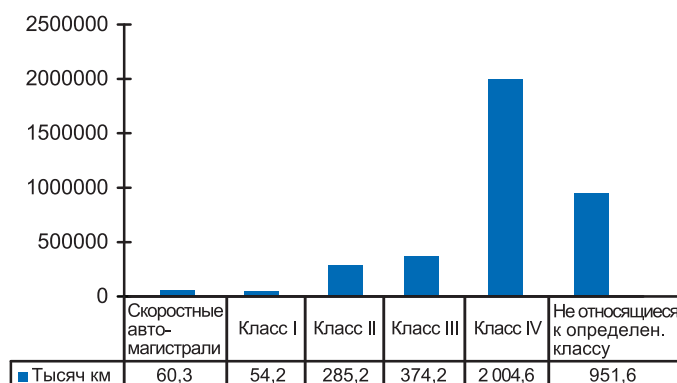


Рисунок 8
Классификация технического деления автомагистралей в 2008 году

В 2008 году плотность китайских автомагистралей достигла 38,9 км на сто кв. км, что на 1,5 % больше, чем в предыдущем году (Таблица 2)⁹.

Таблица 2

Плотность автомагистралей с 2001 по 2008 г.

Год	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Плотность автомагистралей (км / сотни кв. км)	17,7	18,4	18,9	19,5	20,1	36,0	37,3	38,9

В настоящее время развитие различных районов все еще не сбалансировано, протяженность автомагистралей в центральной и западной частях страны продолжает увеличиваться, а техническое состояние автомагистралей в центральном и западном районах улучшается. В 2008 году протяженность автомагистралей в восточной части Китая достигла 1,1 млн км и увеличилась на 28,8 тыс. км по сравнению с 2007 годом; протяженность автомагистралей в центральной части достигла 1,3 млн км и увеличилась на 36,0 тыс. км; в западной части страны протяженность автомагистралей составила 1,4 млн км, увеличившись на 81,7 тыс. км по сравнению с 2007 годом (Рисунок 9)¹⁰.



Рисунок 9
Распределение автомагистралей в соответствии с техническими стандартами в различных регионах (тыс. км)

⁹ Источник: Статистический бюллетень автомобильного и водного транспорта, 2008 год и Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

¹⁰ Источник: Статистический бюллетень автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

1.3. Развитие транспортных мощностей

За последние годы количество работников автомобильного транспорта, имеющих сертификаты, постоянно увеличивается. К концу 2008 года в автотранспортной отрасли Китая работало более 21,2 млн человек, что на 1,5 млн человек больше, чем в 2007 году. В целом 18,0 млн работников имеют соответствующие сертификаты профессиональной пригодности, включая 14,0 млн профессиональных водителей, осуществляющих пассажирские и грузовые автоперевозки, 0,7 млн водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов, 1,5 млн человек, занимающихся техническим обслуживанием автомобилей, и 0,4 млн человек, занимающихся подготовкой водителей (Рисунок 10)¹¹.

Что касается всей отрасли, то автомобильный транспорт предоставляет многочисленные возможности по трудоустройству (Рисунок 11)¹². К концу 2007 года в отрасли работало 19,7 млн человек, как уже было упомянуто в предыдущем абзаце, в том числе 3,7 млн человек было занято в пассажирских автоперевозках, 12,3 млн человек в грузовых автоперевозках, 0,4 млн человек работало на транспортных складах и терминалах, 2,4 млн человек занималось техническим обслуживанием автомобилей, 0,4 млн человек занималось подготовкой водителей, 0,4 млн человек работало в других областях, связанных с предоставлением транспортных услуг (Рисунок 12)¹³. В последние годы на автотранспортном рынке произошли изменения. Традиционная деятельность в области погрузки и выгрузки очень сократилась по сравнению со значительным увеличением количества транспортных складов и терминалов, а также станций технического обслуживания автомобилей, что приводит к интенсивному формированию различных направлений развития.

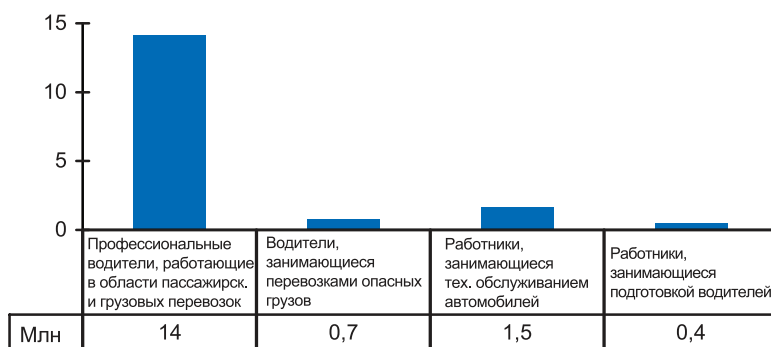


Рисунок 10
Сертифицированные работники автотранспортной отрасли в 2008 году

¹¹ Источник: Выступление заместителя министра транспорта Китая Фенг Женглина на национальном автотранспортном форуме по соответствию профессиональной квалификации.

¹² Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год и www.moc.gov.cn.

¹³ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

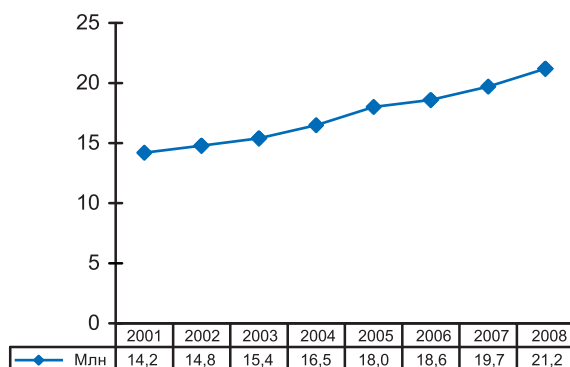


Рисунок 11
Общее количество работников автотранспортной отрасли
с 2001 по 2008 г.

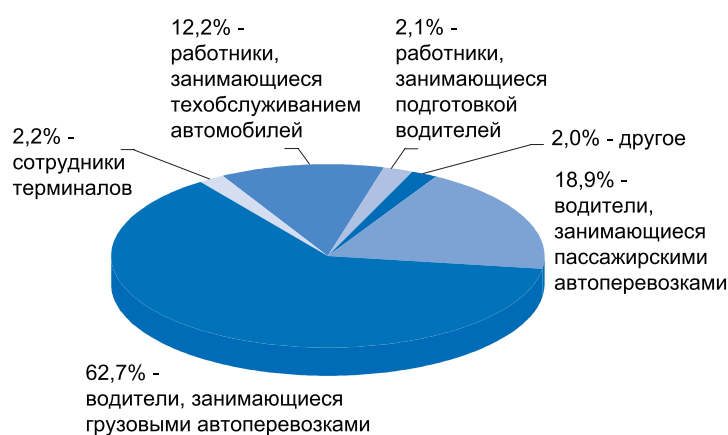


Рисунок 12
Состав работников автотранспортной отрасли в 2007 году

Подобно увеличению количества работающих в автотранспортной отрасли с 2001 по 2008 г., количество автотранспортных предприятий также постоянно увеличивалось; однако в отличие от увеличения общего количества автотранспортных предприятий, количество предприятий, работающих в области пассажирских перевозок, уменьшалось с 2001 года. В 2008 году в Китае было 6,1 млн автотранспортных предприятий, что составило увеличение количества на 0,7 млн. Тем временем количество автотранспортных предприятий, работающих в области пассажирских перевозок, уменьшилось по сравнению с 2001 годом более чем на 50 % (Рисунок 13)¹⁴.

¹⁴ Источник: <http://www.mot.gov.cn> и выступление заместителя министра транспорта Китая Фенг Женглина 19 августа 2009 года.

Данных 2008 года о количестве автотранспортных предприятий, работающих в области пассажирских и грузовых перевозок, еще нет.

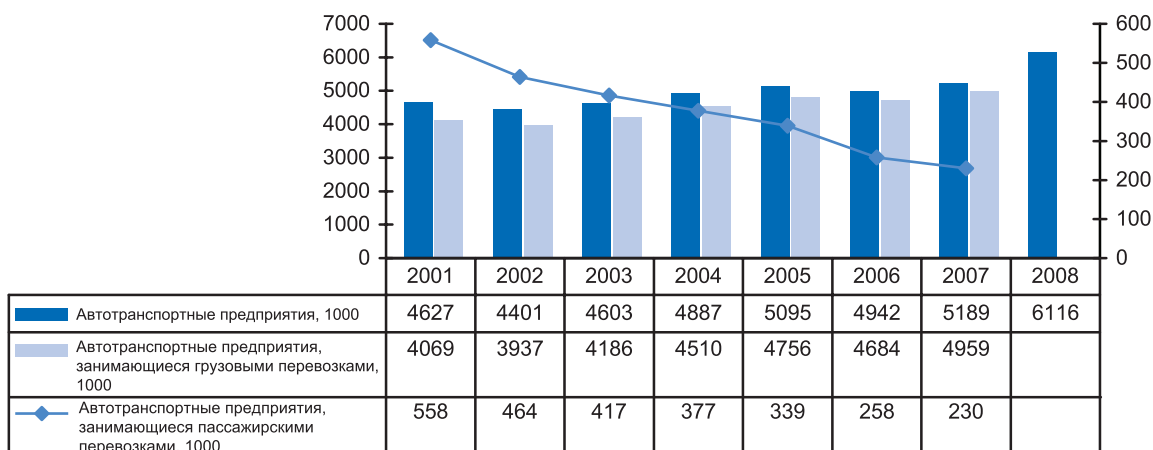


Рисунок 13
Количество автотранспортных предприятий с 2001 по 2008 г. (тыс.)

Вплоть до 2008 года в стране насчитывалось 9 306,1 тыс. коммерческих транспортных средств, из которых 1 696,4 тыс. были пассажирскими транспортными средствами (городские и туристические междугородные автобусы), что на 50,4 тысяч больше, чем в 2007 году; 7 609,7 тыс. грузовых автомашин, что на 771,7 тысяч больше, чем в 2007 году (Рисунок 14 и Рисунок 15)¹⁵.



Рисунок 14
Динамика изменений количества автотранспортных предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками, и пассажирских транспортных средств с 2001 по 2008 г. (тыс.)

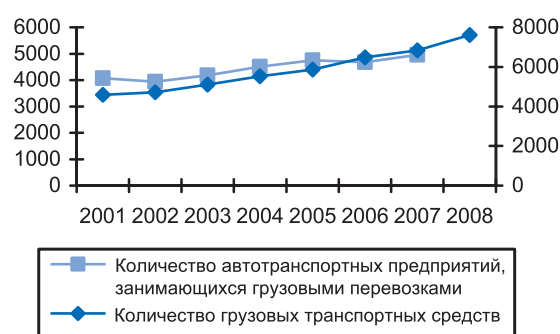


Рисунок 15
Динамика изменений количества автотранспортных предприятий, занимающихся грузовыми перевозками, и грузовых транспортных средств с 2001 по 2008 г. (тыс.)

¹⁵ Источник: Статистический бюллетень автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

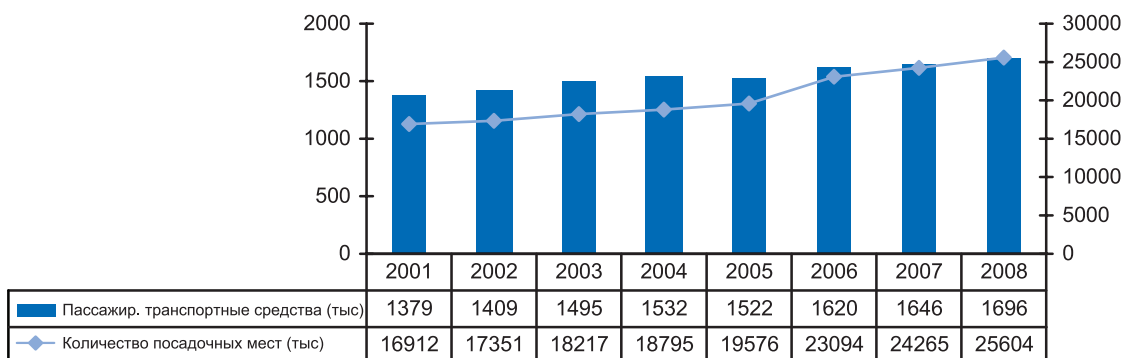


Рисунок 16
Динамика изменений пассажирских транспортных средств и количества посадочных мест с 2001 по 2008 г.

В Китае 1 696,4 тыс. пассажирских дорожных транспортных средств, на которые приходится 25 603,6 тысяч посадочных мест, в среднем по 15,1 посадочных мест на транспортное средство, что на 4,5 посадочных мест больше, чем в 2001 году. Общий тоннаж 7 609,7 тыс. грузовиков составляет 36 862,0 тысяч тонн, в среднем по 4,8 тонны на грузовик (Рисунок 16 и Рисунок 17)¹⁶. На представленных рисунках мы можем видеть, что количество посадочных мест увеличивалось быстрее, чем количество пассажирских дорожных транспортных средств; тоннаж также увеличивался быстрее, чем количество грузовиков. Такая тенденция говорит о том, что в Китае предпочтение дается большим туристическим междугородним автобусам и тяжелым грузовикам¹⁷.

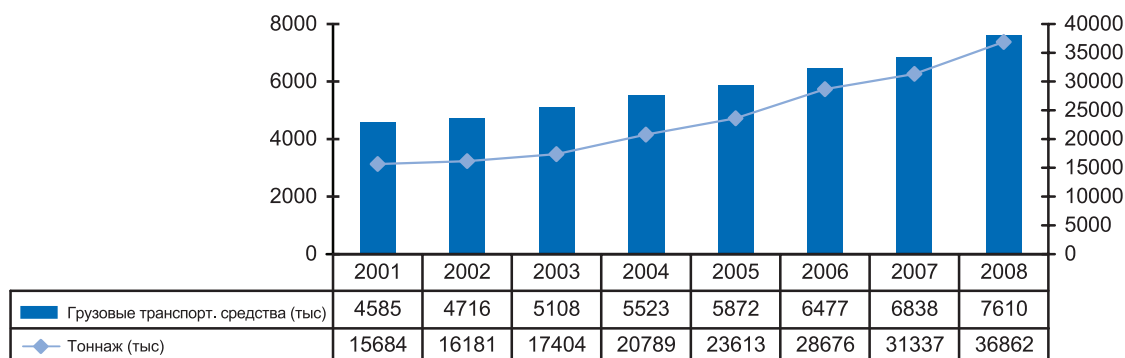


Рисунок 17
Динамика изменений грузовых транспортных средств и тоннажа с 2001 по 2008 г.

С 2001 по 2008 г., наряду с быстрым ростом пассажирских и грузовых автоперевозок по всей стране, действовало более 160 тыс. пассажирских и грузовых транспортных терминалов. В соответствии с технической классификацией, пассажирские автотранспортные терминалы разделяются на терминалы первого, второго, третьего, четвертого, пятого класса и совмещенные терминалы. Грузовые терминалы делятся на класс I, класс II, класс III и класс IV. За исключением некоторых лет, все типы терминалов постоянно развивались.

¹⁶ Источник: Статистический бюллетень автомобильного и водного транспорта с 2001 по 2008 г.

¹⁷ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

К 2007 году в Китае было 156 294 пассажирских автотранспортных терминала, в том числе 521 первого класса, 2 133 терминала второго класса, 1 960 – третьего класса, 3 892 – четвертого класса, 5 339 – пятого класса и 142 449 совмещенных терминалов и обозначенных автобусных остановок; также было 2 585 грузовых транспортных терминалов, в том числе 224 терминала первого класса, 271 – второго класса, 894 – третьего класса и 1 196 – четвертого класса (Таблица 3)¹⁸.

Таблица 3

Развитие дифференцированных пассажирских и грузовых автотранспортных станций в Китае с 2001 по 2008 г.

Год	Пассажирские терминалы				Грузовые терминалы			
	Первый класс	Второй класс	Третий класс	Четвертый класс	Первый класс	Второй класс	Третий класс	Четвертый класс
2001	357	2,008	2,303	2,387	94	251	404	639
2002	383	2,064	1,931	2,087	173	252	483	654
2003	361	2,111	1,922	1,996	98	264	524	768
2004	395	2,135	1,889	2,179	102	285	509	906
2005	447	2,123	1,940	2,314	137	332	478	893
2006	497	2,177	1,900	3,145	186	343	552	1,051
2007	521	2,133	1,960	3,892	224	271	894	1,196

¹⁸ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

Глава 2

Функционирование автомобильного транспорта

Для того чтобы статистические данные были более точными с научной точки зрения, Министерство транспорта Китая провело Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта. В этом докладе приводятся статистические данные за 2008 год, взятые из Статистического бюллетеня автомобильного и водного транспорта за 2008 год, в котором статистические стандарты тщательно выверены.

Как было отмечено в Главе 1, хотя автотранспортная отрасль Китая и пострадала от влияния спада мировой экономики и негативного влияния высоких цен на нефть на фоне жесткой конкуренции с другими видами транспорта, тем не менее в 2008 году отрасль продолжала развиваться быстрыми темпами, играла ключевую роль в общей транспортной системе страны и внесла большой вклад в экономику. В 2008 году автомобильным транспортом Китая было перевезено 26,8 млрд человек, пассажирооборот составил 1 247,6 млрд пассажиро-километров, также было перевезено 19,2 млрд тонн грузов, а грузооборот составил 3 286,8 млрд тонно-километров.

Среднее расстояние, на которое осуществлялись пассажирские перевозки, составляло 46,5 км, а среднее расстояние, на которое осуществлялись грузовые перевозки, составляло 171,5 км.

Для того чтобы справиться с современными вызовами, на китайском автомобильном транспорте меняются методы развития, происходит приспособление структуры развития, вводятся технические инновации, а также улучшается пропускная способность общественного транспорта. Ценой неустанных усилий всей отрасли в 2008 году происходил устойчивый рост эффективности транспорта и качества предоставляемых услуг.



2.1. Пассажирский автомобильный транспорт



В 2008 году пассажирские автомобильные перевозки постоянно росли. В это развитие внесли свой вклад различные виды пассажирского транспорта (Рисунок 18)¹.

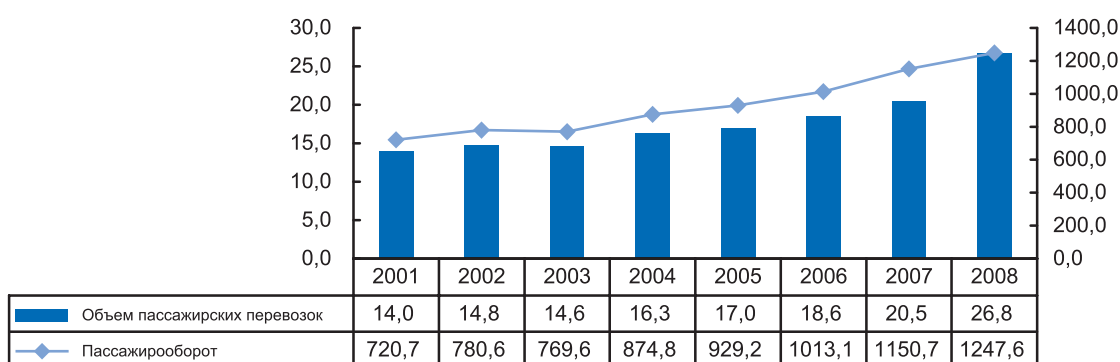


Рисунок 18
Объем пассажирских автоперевозок и пассажирооборот с 2001 по 2008 г. (млрд)

Объем пассажирских автоперевозок можно разделить на перевозки, осуществляемые по расписанию (52,5 %), осуществляемые такси (11,3 %), городским общественным транспортом (автобусами) (32,3 %) и другими коммерческими пассажирскими транспортными средствами (3,9 %). Пассажирооборот по названным секторам соответственно составил 74,8 %, 5,7 %, 8,4 % и 11,1 % (Рисунок 19)².

Если разделить пассажирские перевозки в соответствии с расстоянием, на которое они осуществлялись, то объем пассажирских перевозок, осуществленных на 100 км, составляет около 90,2 %, на расстояние 100-200 км – 5,5 %, на расстояние 200-400 км – 2,7 %, на расстояние 400-800 км – 1,1 % и на расстояние свыше 800 км – 0,5 %. Пассажирооборот по названным категориям перевозок соответственно составил 43,2 %, 14,2 %, 14,9 %, 13,1 % и 14,6 % (Рисунок 20)³.

¹ Источник: Журнал «Китайский автомобильный транспорт».

² Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

³ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.



Рисунок 19
Деятельность различных видов пассажирского транспорта в 2008 году

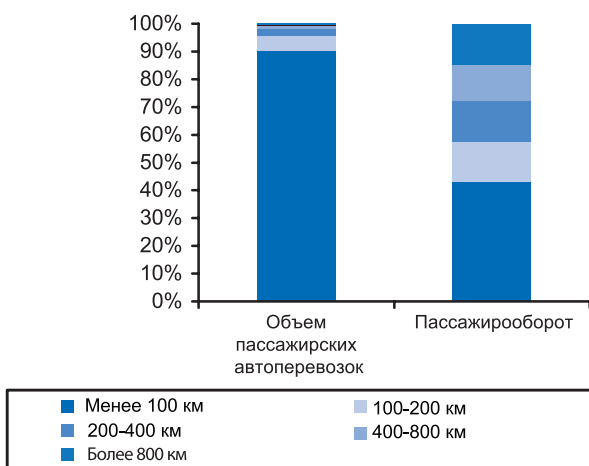


Рисунок 20
Пассажирские автоперевозки на различные расстояния, осуществленные в 2008 году

К концу 2007 года в области пассажирских автоперевозок действовало около 230 тыс. транспортных операторов, что примерно на 27 тыс. операторов меньше, чем в 2006 году. Всего пассажирские автоперевозки осуществляют около 21 тыс. предприятий и около 209 тыс. частных операторов (Таблица 4).

Таблица 4

Состав китайских пассажирских автотранспортных предприятий в 2007 году⁴

Тип	Всего	Предприятие	Частный оператор
Туристические междугородние автобусные перевозки	71 251	9 020	62 231
Такси	126 131	6 498	119 633
Туризм	2 175	1 956	219
Другое	—	—	—

⁴ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

Тенденция к уменьшению количества пассажирских автотранспортных предприятий и частных операторов, а также операторов такси свидетельствует о том, что структура развития традиционных пассажирских автоперевозок постоянно корректируется. Тенденция к увеличению количества частных операторов, осуществляющих туристические пассажирские перевозки, показывает, что при поддержке национальной политики и политики в области автотранспортной отрасли туризм становится новым направлением экономического роста и ведет к увеличению прибыли китайского пассажирского автотранспорта. В настоящее время эта тенденция в области туризма стала еще более очевидной, а конкуренция в ней – еще более острой.

В целом большинство пассажирских автотранспортных предприятий располагают парком в 10-49 пассажирских транспортных средств. Среди операторов автобусных перевозок 1 592 предприятия имеют более 100 автобусов, что составляет 17,6 % от общего числа предприятий, 1 985 предприятий имеют более 50-99 автобусов, что составляет 22,0 % от общего числа предприятий, 3 138 предприятий имеют 10-49 автобусов, что составляет 34,8 % от общего числа предприятий, и 2 305 предприятий имеют менее 10 автобусов, что составляет 25,6 % от общего числа предприятий. Что касается операторов такси, то 2 063 предприятия имеют более 100 автомашин, что составляет 31,7 % от общего числа предприятий, 1 687 предприятий имеют 50-99 автомашин, что составляет 26,0 % от общего числа предприятий, 2 144 предприятия имеют 10-49 автомашин, что составляет 33,0 % от общего числа предприятий, и 604 предприятия имеют менее 10 автомашин, что составляет 9,3 % от общего числа предприятий. Что касается туристических пассажирских перевозок, то здесь 182 предприятия имеют более 100 транспортных средств, что составляет 11,4 %, 166 предприятий имеют 50-99 транспортных средств, что составляет 10,4 %, 985 предприятий имеют 10-49 транспортных средств, что составляет 61,7 %, и 623 предприятия имеют менее 10 транспортных средств, что составляет 16,5 % (Рисунок 21)⁵.



Рисунок 21
Состав автотранспортных предприятий по количеству транспортных средств в 2007 году

⁵ Источник: Ежегодный справочник по коммуникации, 2008 год.

2.2. Грузовой автомобильный транспорт



В последние годы, несмотря на то что цены на нефть продолжали расти, отрасль грузовых автомобильных перевозок Китая продолжала развиваться. В 2008 году общий объем грузовых автоперевозок составил 19,2 млрд тонн, а грузооборот составил 3 286,8 млрд тонно-километров (Рисунок 22)⁶.

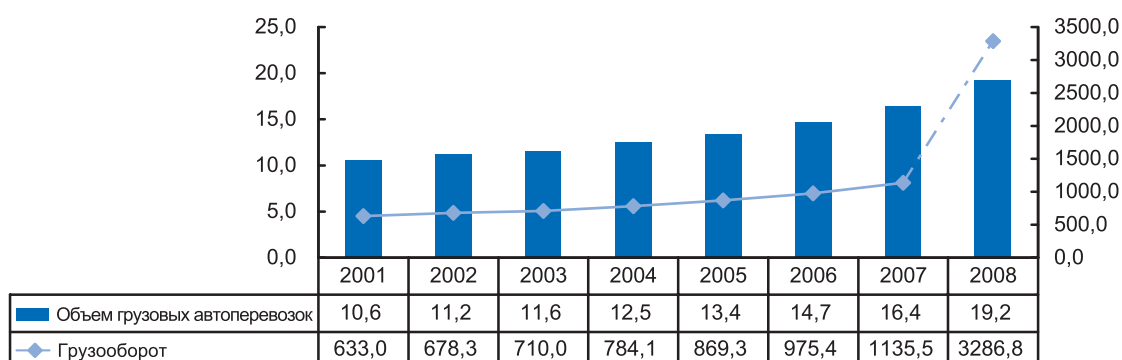


Рисунок 22
Объем грузовых автоперевозок и грузооборот с 2001 по 2008 г. (млрд)

Объем грузовых перевозок генеральных, специальных, опасных грузов, а также перевозок сельскохозяйственными транспортными средствами, тракторами и другими грузовыми транспортными средствами составил соответственно 63,2 %, 17,0 %, 2,8 %, 9,4 %, 5,1 % и 2,4 %. Соответствующие показатели по грузообороту составили 63,8 %, 26,7 %, 3,5 %, 3,2 %, 1,0 % и 1,6 % (рисунок 23)⁷.

Если разделить грузовые автоперевозки в соответствии с расстоянием, на которое они производились, то объем грузовых перевозок, осуществленных на 100 км, 100-400 км, 400-800 км, 800-1200 км и свыше 1200 км, составляет соответственно 62,6 %, 25,5 %, 6,6 %, 2,3 % и 3,0 %. Соответствующие показатели по грузообороту составили 12,0 %, 27,2 %, 19,8 %, 11,9 % и 29,1 % (Рисунок 24)⁸.

⁶ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

⁷ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

⁸ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.



Рисунок 23
Деятельность различных видов грузовых транспортных средств в 2008 году

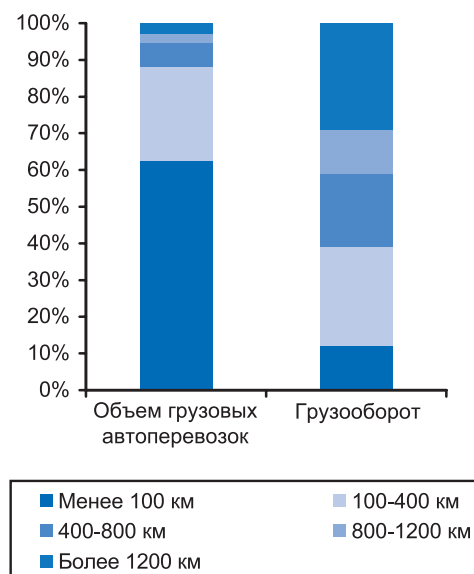


Рисунок 24
Грузовые автоперевозки на различные расстояния, осуществленные в 2008 году

К концу 2007 года грузовыми автомобильными перевозками занималось около 4 959 тыс. операторов, что примерно на 275 тыс. больше, чем в 2006 году, и это говорит о все большей децентрализации грузовых автоперевозок Китая. Из общего числа операторов около 568 тысяч – это предприятия, и около 4 391 тысячи являются частными операторами.

Таблица 5
Состав китайских грузовых автотранспортных операторов в 2007 году⁹

Тип оператора	Всего	Предприятие	Частный оператор	%
Неспециальные грузовые перевозки	4 354 231	549 927	3 804 304	8,4%
Специальные грузовые перевозки	31 039	14 295	16 744	53,9%
Контейнерные перевозки	7 313	5 823	1 490	20,4%
Перевозка тяжеловесных грузов	1 814	1 075	739	40,7%
Перевозка опасных грузов	7 885	7 675	210	2,7%
Другое	–	–	–	–

На китайском рынке грузовых автоперевозок большинство компаний имеют менее 50 автомашин. Вследствие высоких требований к уровню собственных средств компаний, а также высоких технических требований количество частных операторов, осуществляющих перевозки тяжеловесных и опасных грузов, уменьшилось по сравнению с 2006 годом. За исключением этих видов перевозок, количество предприятий и частных операторов, занимающихся грузоперевозками, продолжает расти (Таблица 5).

⁹ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

Среди предприятий, занимающихся перевозкой специальных грузов, 1 217 компаний имеют парк из более 100 машин, что составляет 8,5 % от общего числа компаний; данные о предприятиях, владеющих 50-99 машинами, 10-49 машинами и менее 10 машинами, приводятся ниже. Состав транспортных компаний, осуществляющих перевозки контейнерных, тяжеловесных и опасных грузов, также приводится ниже (Рисунок 25)¹⁰.

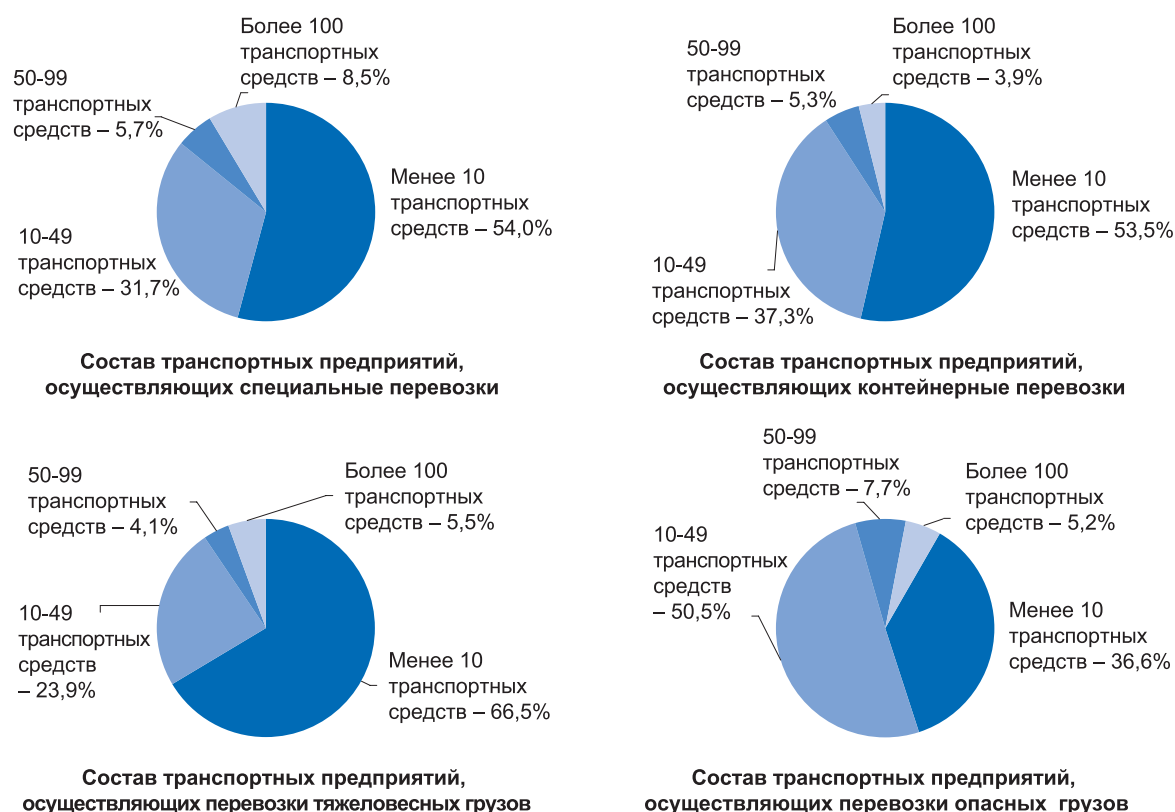


Рисунок 25
Состав автотранспортных предприятий по количеству транспортных средств в 2007 году

2.3. Средний пробег автотранспорта

В 2008 году средний пробег грузового автотранспорта составлял 171,5 км. Этот показатель был определен в соответствии с новыми статистическими стандартами, которые отличаются от стандартов, действовавших в 2007 году и ранее. Однако, не принимая в расчет цифры 2008 года, средние расстояния, на которые осуществлялись грузовые и пассажирские автоперевозки, увеличивались незначительно (Рисунок 26)¹¹.

¹⁰ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году.

¹¹ Источник: www.moc.gov.cn.

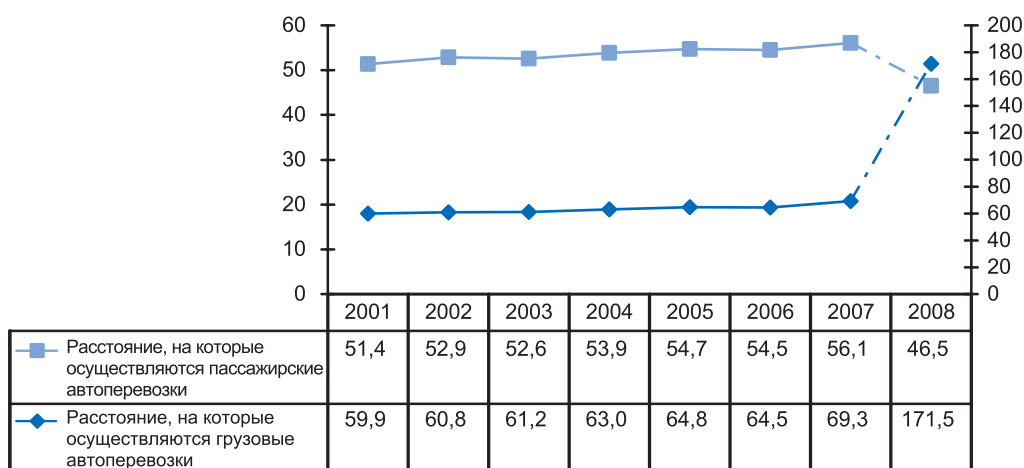


Рисунок 26
Изменение средних расстояний, на которые осуществляются пассажирские и грузовые автоперевозки

2.4. Расход топлива

С 1 января 2009 года в Китае началось осуществление программы по реформе налогов на горюче-смазочные материалы. В соответствии с этой программой отменяется налог на содержание дорог, а также дополнительная плата за провоз пассажиров и грузов. Вместо фиксированных пошлин все потребители топлива должны платить по 0,8 юаней за литр. В результате реформы налогов на горюче-смазочные материалы расходы автотранспортных компаний значительно возросли. Для снижения расходов все большее количество транспортных предприятий начинают искать пути энергосбережения и снижения выбросов вредных веществ. Техническое состояние коммерческих автомобилей постепенно улучшается.

Согласно специальному исследованию, проведенному Министерством транспорта Китая в 2008 году, пассажирские транспортные средства с бензиновым двигателем, имеющие менее 7, 7-15 и более 15 посадочных мест, соответственно расходуют 8,6; 11,3; 21,9 литров бензина на 100 км. Пассажирские транспортные средства с дизельным двигателем, имеющие менее 7, 7-15, 15-30 и более 30 посадочных мест, соответственно расходуют 8,1; 14,4; 18,4; 25,5 литров дизельного топлива на 100 км. Пассажирские транспортные средства, работающие на природном газе, расходуют 0,0239 м³, а автомашины, работающие на сжиженном нефтяном газе, расходуют 0,0225 м³¹².

В соответствии с исследованием грузовые транспортные средства с бензиновым двигателем грузоподъемностью менее 2 тонн и более 2 тонн соответственно расходуют 13,0 и 25,1 литров бензина на 100 км, а грузовые транспортные средства с дизельным двигателем грузоподъемностью менее 2, 2-4, 4-8, 8-20 и более 20 тонн соответственно расходуют 15,1; 20,2; 25,1; 30,7; 35,0 литров дизельного топлива на 100 км (Таблица 6)¹³.

¹² Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

¹³ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

Таблица 6

Расход топлива различными типами коммерческих транспортных средств (на 100 км)

Пассажирское транспортное средство с бензиновым двигателем	Менее 7 посадочных мест		7-15 посадочных мест		Более 15 посадочных мест	
	8,6 L		11,3 L		21,9 L	
Пассажирское транспортное средство с дизельным двигателем	Менее 7 посадочных мест		7-15 посадочных мест	15-30 посадочных мест	Более 30 посадочных мест	
	8,1 L		14,4 L	18,4 L	25,5 L	
Транспортное средство, работающее на природном газе	0,0239 m³					
Транспортное средство, работающее на сжиженном нефтяном газе	0,0225 m³					
Грузовое транспортное средство с бензиновым двигателем	Менее 2 т			Более 2 т		
	13,0 L			25,1 L		
Пассажирское транспортное средство с дизельным двигателем	Менее 2 т	2-4 т	4-8 т	8-20 т	Более 20 т	
	15,1 L	20,2 L	25,1 L	30,7 L	35,0 L	

2.5. Вклад автомобильного транспорта в валовый внутренний продукт (ВВП)

Будучи основным компонентом интегрированной транспортной системы, автомобильный транспорт является основой национальной экономики. Он может и должен приспособливаться к уровню и темпам ее развития. Поэтому автомобильный транспорт выделен в стратегии «построения гармоничного общества», которая в настоящее время внедряется в обществе.

К концу 2006 г. вклад отрасли в ВВП достиг 2,10 % (Таблица 7 и Таблица 8)¹⁴. В конце 2007 г. вклад автомобильной отрасли в национальную экономику постоянно увеличивался, а в целом было достигнуто значительное улучшение интегрированной транспортной системы.

Таблица 7

Вклад китайской автотранспортной отрасли в валовый внутренний продукт (ВВП)¹⁵

Год	Автомобильный транспорт					
	Добавленная стоимость (млрд. юаней (RMB))	Темпы роста (%)	Соразмерность с ВВП (%)	Темпы роста (%)	Численность работников (млн)	Темпы роста (%)
2001	185,87		1,70		14,16	
2002	217,16	16,83	1,80	5,88	14,80	4,55
2003	240,39	10,70	1,77	-1,67	15,35	3,74
2004	307,85	28,06	1,93	9,04	16,51	7,51
2005	367,34	19,33	2,01	4,15	17,89	8,95
2006 ¹⁶	436,37	18,79	2,10	4,48	18,58	3,86
	Прогнозируемая добавленная стоимость (млрд. юаней (RMB))		Соразмерность с ВВП (%)		Прогнозируемая численность работников (млн)	
2010	669,74		2,46		24,54	
2012	792,15		2,66		27,49	
2020	1281,76		3,56		41,41	

¹⁴ Источник: <http://www.yzjd.sztb.gov.cn>ShowSubject.asp?Newsid=1609>.

¹⁵ Источник: «Развитие современных средств связи и транспорта», China Communications Press, 2008 год.

¹⁶ Источник: Выступление заместителя министра транспорта Китая Фенг Жэнглина на национальной конференции по автомобильному транспорту в 2007 году.

Таблица 8

Положение и влияние автомобильной отрасли в Китае ¹⁷

Год	Численность работников автотранспортной отрасли Китая (млн)	Население Китая (млн)	Объем грузовых перевозок на 100 млн. юаней (RMB) от ВВП (тонны)
2001	14,16	1 276,27	108,546
2002	14,80	1 284,53	106,529
2003	15,35	1 292,27	99,402
2004	16,51	1 299,88	90,958
2005	17,89	1 307,56	73,594
2006	18,58	1 314,48	69,192
2007	19,67	1 321,29	63,715
2008	24,00 ¹⁸	1 328,02	63,750

В разных районах Китая ситуация различается из-за неодинаковых экономических и социальных условий. Для того чтобы проанализировать вклад автомобильной отрасли в ВВП в различных районах, было выбрано несколько провинций – провинция Цзилинь на востоке, провинция Хэнань в центральной части страны и провинция Ганьсу на востоке Китая.

В провинции Цзилинь с 2001 по 2005 год автомобильным транспортом было перевезено 1,16 млрд пассажиров, пассажирооборот составил 48 млрд пассажиро-километров; также было перевезено 1,4 млрд тонн грузов, а грузооборот составил 51,55 млрд тонно-километров. В области международных автоперевозок показатели были следующими: перевезено 1 769 тыс. пассажиров, пассажирооборот составил 97 359 тыс. пассажиро-километров, перевезено 4 553 тыс. тонн грузов, грузооборот составил 170 млн тонно-километров. Что касается всей автомобильной отрасли, то на пассажирские и грузовые автоперевозки пришлось соответственно 83,7 % и 75,8 % от всех перевозок. Добавленная стоимость автомобильного транспорта достигла 12,8 млрд юаней (рэнминби), и прямой вклад отрасли в темы роста ВВП составил 2,5 %¹⁹.

В 2006 году автомобильные перевозки в провинции Хэнань осуществляли 593,7 тыс. коммерческих транспортных средств, и по сравнению с 2000 годом их количество увеличилось на 143 %. Объемы пассажирских и грузовых автоперевозок, а также пассажирооборот и грузооборот в среднем с 2000 по 2006 год соответственно возросли на 8,12 %, 10,73 %, 7,8 % и 10,66 %. Добавленная стоимость автомобильного транспорта достигла 4,84 млрд юаней (рэнминби), и прямой вклад отрасли в темы роста ВВП провинции Хэнань составил 2,63 %²⁰.

В провинции Ганьсу в 2007 году добавленная стоимость автомобильного транспорта составила 5,3 % от величины всего ВВП провинции, 13,4 % от добавленной стоимости сферы услуг и 71,2 % от добавленной стоимости всей транспортной отрасли²¹.

¹⁷ Источник: Р186, Дополнение (Автомобильный транспорт Китая), 2009 год.

¹⁸ Источник: Интервью с Ли Ганг, Генеральным директором департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Китая: <http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/zaixianfangtan/jiaotongxunli/daoluyunshusixunli/>.

¹⁹ Источник: <http://www.iicc.ac.cn/jtzt/jtfz/cjzs/gl/200808/24747.html>.

²⁰ Источник: http://www.sxyzw.com/news_zw.asp?ID=2385&cid=4.

²¹ Источник: <http://sei.gov.cn/ShowArticle.asp?ArticleID=157230>.

Глава 3

Правовая система

3.1. Общая информация

Наряду с «Законом об автомагистралях» и «Законом о безопасности дорожного движения», «Подзаконные нормативные акты в области автомобильного транспорта» являются одним из ключевых законодательных актов, регулирующих деятельность автотранспортной отрасли Китая. Они вступили в силу в июле 2004 года. Их основными задачами являются наведение порядка на транспортном рынке, обеспечение безопасности дорожного движения, гарантия прав человека, а также содействие развитию здорового рынка автотранспортных услуг. Китайское законодательство в области автомобильного транспорта может быть разделено на следующие уровни: первый уровень – «Подзаконные нормативные акты в области автомобильного транспорта» Народной Республики Китай, второй уровень – десять законодательных актов (до 1 сентября 2009 года), которые являются основными законодательными актами, регулирующими автотранспортную отрасль Китая (Таблица 9)¹.

Таблица 9

Основные законы в области автомобильного транспорта

Название	Дата вступления в действие
Положения, регулирующие работу пассажирского автомобильного транспорта и пассажирских терминалов	20 апреля 2009 г.
Положения, регулирующие работу грузового автомобильного транспорта и грузовых терминалов	20 апреля 2009 г.
Положения, регулирующие перевозку опасных грузов	1 августа 2005 г.
Положения, регулирующие техническое обслуживание транспортных средств	1 августа 2005 г.
Положения, регулирующие подготовку водителей транспортных средств	1 апреля 2006 г.
Положения, регулирующие работу сотрудников автотранспортной отрасли	1 марта 2007 г.
Положения, регулирующие международные автомобильные перевозки	1 июня 2005 г.
Положения, регулирующие иностранные инвестиции в автомобильный транспорт	20 ноября 2001 г.
Дополнительные положения, регулирующие «Положения об иностранных инвестициях»	1 января 2004 г.
Положения, регулирующие цены на автомобильные перевозки	1 сентября 2009 г.

Кроме вышеупомянутых двух уровней китайского законодательства в области автомобильного транспорта существует и третий уровень, он включает в себя «Нормативы критерияльной оценки», касающиеся автомобильного транспорта, которые также являются важными для автотранспортной отрасли Китая и все еще применяются (Таблица 10)².

¹ Источник: <http://www.moc.gov.cn/zizhan/siju/daoluyunshusi/zhengceguiding>.

² Источник: <http://www.crt.org.cn>.

Таблица 10**Нормативы критериальной оценки, касающиеся автомобильного транспорта**

Название
Нормативные документы по оценке деятельности автотранспортных предприятий (экспериментальные)
Нормативные документы по оценке деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств (экспериментальные)
Нормативные документы по классификации междугородних туристических автобусов

Кроме правил и нормативов критериальной оценки, которые издаются правительственными органами, в автотранспортной отрасли Китая также действует ряд промышленных стандартов. И хотя они не являются обязательными, тем не менее некоторые из них выделены из соответствующего нормативно-правового регулирования, а другие разработаны соответствующими отраслевыми ассоциациями с целью саморегламентирования отрасли. Важно отметить, что различные правительственные органы учитывают соответствие предприятий этим стандартам, когда предприятия обращаются за получением разрешения на расширение бизнеса. В данные стандарты входит и «Классификация автотранспортных предприятий», которая имеет большое значение (Таблица 11).

Таблица 11**Технические стандарты в автотранспортной отрасли**

Название
Классификация пассажирских и грузовых автотранспортных предприятий

3.2. Подзаконные нормативные акты в области автомобильного транспорта

Подзаконные нормативные акты в области автомобильного транспорта закрепляют принципы честной конкуренции между поставщиками услуг и запрещают ограничение или монополизацию рынков автотранспортных услуг. Общее управление автотранспортной отраслью осуществляет Министерство транспорта Китая, которое представляет Госсовет, а департаменты транспорта местных правительств отвечают за перевозки в своих провинциях. На уровне провинции под руководством транспортного департамента действует бюро по управлению автомобильным транспортом, которое отвечает за руководство автотранспортной отраслью провинции. Транспортные департаменты и бюро по управлению автомобильным транспортом на районном уровне соответственно действуют под руководством органов власти провинции.

В подзаконных нормативных актах изложены положения, касающиеся пассажирских и грузовых автотранспортных предприятий. Чтобы получить разрешение на осуществление перевозок, пассажирские автотранспортные предприятия должны соответствовать условиям и требованиям в отношении транспортных средств, профессиональных водителей (Таблица 12) и некоторых других вопросов. В подзаконных нормативных актах устанавливаются – как для пассажирского, так и для грузового транспорта – ограничения времени работы водителей; требования к действиям операторов в случае дорожно-транспортного происшествия, стихийного бедствия или чрезвычайной ситуации; ограничения количества пассажиров, а также грузоподъемности, длины, ширины и высоты грузовых транспортных средств; требования к операторам заключать договор страхования гражданской ответственности; также в них оговаривается, что транспортные власти и органы общественной безопасности будут наказывать нарушителей в соответствии с Законом о безопасности дорожного движения. С целью обеспечения нормативно-правового регулирования в автотранспортной отрасли в подзаконных нормативных актах определены меры по надзору и правоприменению норм, регулирующих автотранспортную отрасль, а также установлены штрафы и пени за нарушения.

Таблица 12

Условия, при которых профессиональные водители могут участвовать в автомобильных перевозках

Водители пассажирского автомобильного транспорта должны
иметь соответствующее водительское удостоверение,
быть моложе 60 лет,
за последние три года не попадать в серьезные дорожно-транспортные происшествия, сдать экзамен на знание соответствующих законов и правил, включая техническое обслуживание транспортных средств и основные знания по оказанию первой неотложной помощи пассажирам.
Водители грузового автомобильного транспорта должны
иметь соответствующее водительское удостоверение,
быть моложе 60 лет,
сдать экзамен на знание соответствующих законов и правил, включая техническое обслуживание транспортных средств и основные знания по загрузке, выгрузке и обеспечению сохранности груза.

В подзаконных нормативных актах также определены условия по управлению и работе автомобильных (пассажирских и грузовых) терминалов и станций технического обслуживания транспортных средств, по подготовке водителей и осуществлению международных автоперевозок. Среди других дополнительных мер – разрешение на привлечение иностранных инвестиций в автомобильный транспорт и связанные с ним отрасли, а также разрешение автотранспортным властям взыскивать издержки за выдачу разрешений.

3.3. Основные положения подзаконных нормативных актов

Основной целью «Положений, регулирующих работу пассажирского автомобильного транспорта и пассажирских терминалов» является улучшение управления пассажирскими автомобильными перевозками, регулирование рыночных операций, поддержание порядка на рынке и гарантия защиты юридических прав пассажиров и предприятий. В «Положениях» установлены требования для подачи заявки на осуществление пассажирских перевозок, определены условия работы предприятий и пассажирских терминалов, специальные механизмы по надзору и правоприменению норм, регулирующих пассажирские автоперевозки, а также установлены штрафы и пени за нарушения. Определено количество транспортных средств, необходимых для различных видов перевозок (Таблица 13).

«Положения, регулирующие работу грузового автомобильного транспорта и грузовых терминалов» являются одним из наиболее важных нормативно-правовых актов в области грузовых автомобильных перевозок. Однако в Китае предусмотрено применение и других соответствующих административных правовых норм, правил и стандартов, таких как «Положения, регулирующие перевозку опасных грузов», «Маркировка транспортных средств, перевозящих опасные грузы» (GB13392-2005), «Контроль безопасности на транспортных терминалах, где хранятся опасные химические вещества» и т. д., с целью создания относительно полной правовой системы, регулирующей грузовые автоперевозки. Эти нормы создают юридическое основание для осуществления надзора за грузовыми автоперевозками и защиты законных интересов и прав владельцев грузов и операторов грузовых автоперевозок. В них установлены требования для подачи заявки на осуществление грузовых автоперевозок, определены условия работы предприятий и грузовых терминалов, специальные механизмы по надзору и правоприменению норм, регулирующих грузовые автоперевозки, а также установлены штрафы и пени за нарушения.

Таблица 13

Количество транспортных средств, необходимых для осуществления пассажирских автоперевозок³

Тип оператора	Требуемое количество транспортных средств 100 транспортных
Оператор, осуществляющий перевозки по дорогам класса I ⁴	средств, имеющих не менее 3000 посадочных мест, из которых 30 транспортных средств должны быть высшего класса и иметь не менее 900 посадочных мест; или 40 транспортных средств высшего класса, имеющих 1200 посадочных мест
Оператор, осуществляющий перевозки по дорогам класса II	50 транспортных средств, имеющих не менее 1500 посадочных мест, из которых 15 транспортных средств должны быть высшего класса и иметь не менее 450 посадочных мест; или 20 транспортных средств высшего класса, имеющих 600 посадочных мест
Оператор, осуществляющий перевозки по дорогам класса III	10 транспортных средств, имеющих не менее 200 посадочных мест
Оператор, осуществляющий перевозки по дорогам класса IV	Не менее 1-го транспортного средства

«Положения, регулирующие работу сотрудников автотранспортной отрасли» были введены в действие с целью повышения квалификации работников автотранспортной отрасли, одновременно 6 сентября 2001 года Министерство транспорта отменило «Правила в отношении профессиональной подготовки водителей, работающих в сфере автоперевозок». Введенные «Положения» включают в себя общие положения, квалификационные требования, требования по лицензированию, раздел Исключения, правовую ответственность и приложения, всего в них содержится 6 глав и 53 статьи. В отличие от старых норм, в новых более четко определены служебные обязанности и ответственность транспортных управлений всех уровней, а также организаций, отвечающих за управление автомобильным транспортом. При этом служебные обязанности и ответственность сотрудников автотранспортной отрасли также четко оговорены.

В соответствии с этим документом, все сотрудники автотранспортной отрасли делятся на водителей пассажирского и грузового транспорта, водителей, перевозящих опасные грузы, работников станций технического обслуживания автомобилей, инструкторов, готовящих водителей, автотранспортных администраторов и на некоторые другие категории. Также в нем определен весь процесс осуществления контроля и надзора, исходя из допуска к деятельности, правил поведения сотрудников автотранспортной отрасли и их увольнения. Более того, в нем предусмотрены процедуры зачетов и экзаменов, а также периодичность их сдачи. Работники автотранспортной отрасли должны сдавать как зачеты, так и экзамены каждые 12 месяцев, и дата сдачи отсчитывается со дня получения лицензии. Зачет оценивается следующим образом: отлично, очень хорошо, хорошо, удовлетворительно, сдано и не сдано, что соответствует категориям «ААА», «АА», «А» и «В» соответственно. Профессиональные водители пассажирского и грузового автотранспорта, а также водители, перевозящие опасные грузы, которые работают не в месте выдачи лицензии свыше трех месяцев, должны проинформировать об этом местный департамент транспорта; администраторы и другие работники, связанные с автопере-

³ Источник: Положения, регулирующие работу пассажирского автомобильного транспорта и пассажирских терминалов.

⁴ Примечание: Дороги класса I означают дороги между провинциями или протяженностью более 800 км, дороги класса II – в пределах провинции, класса III – между районами, класса IV – между соседними районами или в пределах района.

возкой опасных грузов или с загрузкой/выгрузкой таких грузов, должны иметь дополнительные специальные квалификационные документы.

«Положения, регулирующие подготовку водителей транспортных средств» состоят из семи глав и шести статей, в числе которых общие положения, допуск к осуществлению деятельности, работа инструкторов, менеджмент, контроль и надзор, правовые обязательства и т. д.

По сравнению со старыми нормами, в новых «Положениях» определены более строгие условия допуска к осуществлению деятельности, более высокие стандарты управления школами, в которых готовят водителей транспортных средств. Впервые в постановлении оговаривается классификация учебных заведений по подготовке водителей в соответствии с содержанием подготовительных курсов и продолжительностью обучения. Деятельность учебных центров подразделяется на три категории: обычная подготовка водителей транспортных средств, квалификационная подготовка водителей транспортных средств и подготовка инструкторов для обучения водителей транспортных средств. Обычная подготовка водителей также делится на три уровня, в соответствии с которыми предприятие осуществляет свою деятельность. Кроме того, лицензия на обучение водителей выдается на 4 или 6 лет. За 30 дней до окончания срока действия лицензии ее необходимо продлить. В «Положениях» предусматривается, что инструкторы, обучающие водителей транспортных средств, должны сдать единый национальный экзамен и получить «Сертификат инструктора Китайской Народной Республики». Основные условия для работы учебных центров по подготовке водителей транспортных средств определены ниже (Таблица 14).

Таблица 14

Основные условия для работы учебных центров по подготовке водителей транспортных средств⁵

Заявочные материалы, предоставляемые оператором
Заявление на получение транспортной распорядительной лицензии
Лицензия заявителей и ее копия
Сертификат имущественных прав на предприятие и его копия
Сертификат имущественных прав на учебный центр и его копия
Описание технического состояния учебного центра
Документы, подтверждающие техническое состояние, модели и количество транспортных средств, на которых обучаются водители
Доказательство покупки транспортных средств, на которых обучаются водители
Список помещений и оборудования
Список сотрудников центра, которых собираются нанимать, их удостоверения о квалификации и название должностей
Другие документы

«Положения, регулирующие международные автомобильные перевозки» были введены в действие 1 июня 2005 года. Они включают в себя общие положения, квалификационные требования, требования по лицензированию, раздел Исключения, требования по выдаче разрешений на международные перевозки, правовую ответственность и приложения, всего в них содержится 7 глав и 47 статей. В отличие от старых норм, в новых положениях более четко определяется, что международный автомобильный транспорт не просто должен осуществлять международную перевозку пассажиров и грузов, но и то, что такие перевозки должны осуществляться в рамках региональных и международных соглашений и конвенций в области международных автоперевозок⁶ (Таблица 15).

⁵ Источник: Положения, регулирующие подготовку водителей транспортных средств.

⁶ Примечание: Для повышения уровня допуска к рынку международных автомобильных перевозок некоторые местные транспортные органы власти разработали специальные методы применения этих Положений.

Таблица 15

Условия осуществления международных автомобильных перевозок⁷

Требования к операторам
Юридическое лицо (предприятие) должно иметь лицензию на осуществление внутренних автомобильных перевозок
Заявители должны осуществлять внутренние автомобильные перевозки не менее трех лет, не иметь за последние 3 и более лет серьезных ДТП, совершенных по неосторожности («дорожно-транспортное происшествие» означает, что водитель несет равную или более высокую ответственность за аварию)
Водители должны соответствовать следующим требованиям: иметь соответствующее водительское удостоверение быть моложе 60 лет должны успешно сдать экзамен на знание соответствующих международных законов и правил в области международных автомобильных перевозок и международного положения, а также сдать экзамен на знание основ ремонта транспортных средств, основных требований по загрузке, выгрузке и сохранности груза и по оказанию первой медицинской помощи пассажирам
Транспортные средства, которые планируется использовать в международных автомобильных перевозках, должны соответствовать Техническому Классу I

«Положения, регулирующие иностранные инвестиции в автомобильный транспорт» были введены в действие 20 ноября 2001 года. В них устанавливается, что иностранные инвесторы могут создавать совместные предприятия или предприятия, находящиеся в их полной собственности, чтобы работать в области китайских грузовых автоперевозок, загрузки и выгрузки грузов, заниматься складскими операциями, предоставлять услуги на автоперевозки и материально-техническое обслуживание транспортных средств. Иностранные инвесторы имеют право создавать совместные предприятия с китайскими компаниями, работающими в области пассажирских автоперевозок, но при этом должны выполняться следующие условия: хотя бы один инвестор должен иметь не менее пяти лет опыта работы в области китайских автоперевозок, доля иностранных инвестиций должна быть менее 50 % (в большинстве случаев – 49 %), половина инвестиций должна быть использована на создание соответствующей инфраструктуры, а междугородние туристические автобусы должны быть среднего класса и выше. Срок деятельности совместного предприятия не должен превышать 12 лет, однако если на создание инфраструктуры было потрачено более 50 % финансовых средств, то срок работы предприятия может быть продлен до 20 лет.

В соответствии с обязательствами, которые взял на себя Китай при вступлении в ВТО, уровень доступа к его автотранспортной отрасли был значительно повышен. Также были приняты меры для защиты юридических прав иностранных компаний и для укрепления контрактов. Во-первых, доступ к рынкам был облегчен после того, как были отменены многие барьеры в области предоставления услуг и региональный протекционизм и введены меры дисциплинарного воздействия за недобросовестную игру на рынке. Ко всем иностранным компаниям, управляемым иностранными инвесторами и действующим на законных основаниях, относятся одинаково. Во-вторых, была разработана политика по привлечению иностранных инвесторов в автомобильный транспорт Китая, предоставляющая возможность создавать совместные предприятия или предприятия, находящиеся в полной собственности иностранных инвесторов, а также предоставляющая им возможность сотрудничества в области реорганизации части автотранспортной отрасли. В-тре-

⁷ Источник: Положения, регулирующие международные автомобильные перевозки.

тых, местные предприятия также получают поддержку в случае сотрудничества с соседними евро-азиатскими странами, при этом западным компаниям предлагают вносить инвестиции в западный и северо-западный регионы Китая. В-четвертых, разрешено вкладывать иностранные инвестиции в развитие инфраструктуры, особенно в сельской местности, с целью скорейшего развития сельских пассажирских и грузовых автоперевозок.

3.4. Правила и нормативы критериальной оценки

Как видно из Таблицы 10, Министерство транспорта Китая ввело некоторые правила и нормативы критериальной оценки, касающиеся автомобильного транспорта. Наиболее важными (особенно для пассажирских автоперевозок) являются «Нормативные документы по оценке деятельности автотранспортных предприятий» (экспериментальные) и «Нормативные документы по оценке деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств» (экспериментальные). Целями этих документов являются ускорение создания системы оценки, создание и совершенствование рыночной конкуренции и механизмов выхода из рынка по принципу «выживает сильнейший», а также стимулирование автотранспортных предприятий на осуществление деятельности в рамках закона и выполнение обещания честно и добросовестно работать, предоставляя высококачественные услуги. В двух вышеупомянутых «Положениях» определен полный список национальных стандартов оценки деятельности автотранспортной отрасли через рыночный механизм «выживает сильнейший», они направлены на поддержание духа предпринимательства, регулирование деятельности, существенное повышение качества предоставляемых транспортных услуг и обеспечение устойчивого развития, чтобы рынок транспортных услуг мог постепенно, шаг за шагом, достичь здорового развития.

На уровне провинции автотранспортные органы власти отвечают только за оценку деятельности автотранспортного предприятия, а автотранспортные власти города или района берут на себя ответственность за проведение любых соответствующих работ. Работа автотранспортного предприятия оценивается следующим образом: отлично, хорошо, удовлетворительно и неудовлетворительно, что соответствует категориям «AAA», «AA», «A» и «B». Оценка деятельности китайских пассажирских автотранспортных предприятий так важна потому, что если два или более предприятия одновременно обращаются за получением разрешения на осуществление перевозок по одному и тому же новому пассажирскому маршруту, то разрешение будет выдано тому предприятию, которое имеет более высокую оценку качества предоставляемых транспортных услуг и более высокую категорию деятельности, присвоенные ему в предыдущий год управлением по выдаче разрешений (admission department agency). Если оценки предприятий одинаковы, то их сравнивают год за годом до тех пор, пока не будет выявлено лучшее предприятие. При проведении тендеров и публичных торгов органы власти должны учитывать качество предоставляемых транспортных услуг и оценку деятельности предприятия как важнейшие составляющие для выдачи разрешений на осуществление пассажирских перевозок по новым маршрутам.

Предприятия, у которых качество предоставляемых услуг и оценка деятельности ниже категории «AA» и которые хотя бы дважды за время предыдущей работы получали категорию «AAA», должны получить разрешение от управления по выдаче разрешений, если срок их лицензии заканчивается и его необходимо продлить. Такие же процедуры должны применяться еще раз в соответствии с «Положениями, регулирующими работу пассажирского автомобильного транспорта и пассажирских терминалов». Управление по выдаче разрешений должно аннулировать 10 % просроченных лицензий на деятельность, если в предыдущие годы компания не получала категорию «AA». Около 30 % просроченных лицензий на деятельность должны быть аннулированы, ес-

ли в предыдущие 2 года компания получала категорию «В» или в течение трех лет работы получала категорию «А».

Если аннулируемая лицензия распространяется на часть маршрута, то будет аннулирован маршрут. Также лицензия на деятельность должна быть аннулирована в случае серьезных дорожно-транспортных происшествий, предоставления услуг низкого качества или в случае постоянных нарушений в работе. Автотранспортным предприятиям, получившим в предыдущий год категорию «В» или в течение двух лет подряд получавшим категорию «А», необходимо помогать исправлять существующие проблемы. Если после получения одобрения автотранспортными органами власти деятельность этих предприятий по-прежнему представляет скрытую угрозу для безопасности и они не устранили недостатки в работе, то лицензии на автотранспортные перевозки этих предприятий будут аннулированы органом, выдающим такие лицензии, в соответствии с действующими положениями.

Как и в пассажирских автоперевозках, по всей стране проводится оценка деятельности автопредприятий, осуществляющих грузовые перевозки. С даты вступления в силу «Нормативных документов по оценке деятельности автотранспортных предприятий» (экспериментальных) оценка и надзор на рынке грузовых автоперевозок были усилены. Тщательное расследование незаконной деятельности и строгое наказание за нелегальную деятельность в сочетании с поддержанием стандартного порядка на рынке оказали положительное влияние на развитие современной логистики, которая удовлетворяет диверсифицированный спрос на грузоперевозки на всех уровнях.

«Нормативные документы по оценке деятельности автотранспортных предприятий, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств» (экспериментальные) состоят из 5 глав и 26 статей, в них включены общие принципы, оценка качества, проверка качества, оценка качества управления и внутренние нормативные акты. В этом постановлении так называемая «проверка качества» означает всестороннюю оценку профессиональных навыков сотрудников, работающих на предприятиях, осуществляющих техническое обслуживание автомобилей, оценку безопасности, качества ремонта, качества предоставляемых услуг, оценку охраны окружающей среды, соблюдения правил и предписаний, управления предприятием и т. д. Подтверждение оценки деятельности предприятия, осуществляющего техническое обслуживание транспортных средств, проводится каждый год, при этом создается картотека оценки качества предприятия, и в нее своевременно записываются соответствующие данные. Качество предприятий, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств, оцениваются как отличное, хорошее, удовлетворительное или неудовлетворительное, что соответствует категориям «ААА», «АА», «А» и «В».

Автотранспортные органы власти применяют такие меры поощрения предприятий, как выдача рекомендации на участие в государственных тендерах, направление транспортных средств после серьезных ДТП на ремонт или допуск к национальной сети технического обслуживания автотранспортных средств в соответствии с классом предприятия, осуществляющего техническое обслуживание транспортных средств. Предприятия категории «В» должны исправить имеющиеся проблемы, их деятельность будет тщательно проверена. Если деятельность этих предприятий по-прежнему представляет скрытую угрозу безопасности и они не устранили недостатки в работе, а также если произошло ДТП, в котором погибло одновременно не менее трех человек, и это ДТП произошло в результате неполадок с техническим обслуживанием, то о таких предприятиях будет сообщено автотранспортным органам власти, которые принимали первоначальное решение о выдаче разрешения на его деятельность.

В «Нормативных документах по классификации междугородних туристических автобусов» определены технические требования к автобусам, осуществляющим перевозки по расписанию. В соответствии с потребностями и реальной ситуацией в области китайских пассажирских автоперевозок, Китай проводит классификацию коммер-

ческих и междугородних туристических автобусов. Транспортные средства классифицируются по типам и категориям. К большим междугородним туристическим автобусам относятся автобусы длиной не менее 9 метров, средние и малые автобусы соответственно имеют в длину 6-9 метров и менее 6 метров. В каждом типе междугородние туристические автобусы делятся на классы: класс I, класс II, класс I средний и обычный. Министерство транспорта Китая регулярно публикует информацию о соответствующих моделях согласно положениям нормативных документов. Необходимые параметры для различных категорий автобусов в каждом классе включают в себя: рабочий объем двигателя, равномерность движения и устойчивость транспортного средства, тормозную систему, герметичность, шумоизоляцию, кондиционер, уровень комфорта пассажирских кресел, сервисное оборудование, а также оформление и дизайн (Таблица 16).

Таблица 16

Параметры больших междугородних туристических автобусов⁸

Показатель		Класс 3	Класс 2	Класс 1
Движущая сила	Проектная скорость	≥ 125 км/час	≥ 120 км/час	≥ 110 км/час
	Эффективность	≥ 14,5 kW/t	≥ 11,0 kW/t	≥ 10,0 kW/t
Тип опоры кузова		Независимая передняя подвеска (independent front support) Spring envelope support	Spring envelope support	Пружинная опора (Spring support)
Тормозная система		ABS	ABS	ABS
Герметичность		GB12481, GB12479	GB12481, GB12479	GB12481/GB12479
Уровень шума		≤ 70 dB (A)	≤ 75 dB (A)	
Кондиционер		1880 kJ/h на человека ≥ 25m ³ /h объем воздухообмена Сигнал о поступлении вредного газа	1880 kJ/h на чел. ≥ 25 m ³ /h объем воздухообмена Сигнал о поступлении вредного газа	1880 kJ/h на человека ≥ 25 m ³ /h объем воздухообмена Сигнал о поступлении вредного газа
Пассажирские кресла	Ширина	≥ 440 мм	≥ 440 мм	≥ 420 мм
	Длина	≥ 440 мм	≥ 440 мм	≥ 420 мм
	Высота	≥ 720 мм	≥ 720 мм	≥ 650 мм
	Пространство между креслами	≥ 770 мм	≥ 720 мм	≥ 700 мм
	Угол наклона	≥ 25°	≥ 20°	
Сервисное оборудование		Туалет, холодные/горячие напитки, ТВ, индивидуальное освещение, занавески, аудиосредства	Туалет, холодные/горячие напитки, ТВ, индивидуальное освещение, занавески, аудиосредства	Аудиосредства
Ширина прохода между рядами		≥ 350 мм	≥ 350 мм	≥ 300 мм
Расположение двигателя		В середине или сзади	В середине или сзади	
Багажный отсек		≥ 10 м ³	≥ 8 м ³	≥ 3 м ³
Оформление		Противопожарное GB 8410	Противопожарное GB 8410	Противопожарное GB 8410

⁸ Источник: «Нормативные документы по классификации междугородних туристических автобусов».

3.5. Промышленные стандарты

В «Классификации пассажирских автотранспортных предприятий» определены требования по классификации предприятий⁹.

Требования к предприятиям класса I: объем пассажирских перевозок должен достигать 7,5 млн человек за предыдущий год (или 750 млн пассажиро-километров); чистые активы компании должны превышать 400 млн юаней, в том числе активы в пассажирских автомобильных перевозках должны превышать 300 млн юаней (междугородные туристические автобусы, пассажирские транспортные терминалы и т. д.); предприятия должны иметь не менее 500 коммерческих междугородних туристических автобусов, из которых не менее 150 должны быть высшего класса и иметь 4 500 пассажирских мест; валовой годовой доход предприятия должен быть более 300 млн юаней, из которых не менее 200 млн юаней должны быть получены от пассажирских автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,1 авария на междугородний туристический автобус; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,02 человека на междугородний туристический автобус; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,05 человека на междугородний туристический автобус; пассажирское автотранспортное предприятие класса I должно иметь систему административного управления высшего уровня во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса II: объем пассажирских перевозок должен достигать 1,5 млн человек за предыдущий год (или 150 млн пассажиро-километров); чистые активы компании должны превышать 40 млн юаней, в том числе активы в пассажирских автомобильных перевозках должны превышать 30 млн юаней (междугородные туристические автобусы, пассажирские транспортные терминалы и т. д.); предприятия должны иметь не менее 100 коммерческих междугородних туристических автобусов, из которых не менее 30 должны быть высшего класса и иметь 900 пассажирских мест; валовой годовой доход предприятия должен быть более 40 млн юаней, из которых не менее 30 млн юаней должны быть получены от пассажирских автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,1 авария на междугородний туристический автобус; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,02 человека на междугородний туристический автобус; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,05 человека на междугородний туристический автобус; пассажирское автотранспортное предприятие класса II должно иметь систему административного управления высокого уровня во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса III: объем пассажирских перевозок должен достигать 0,9 млн человек за предыдущий год (или 80 млн пассажиро-километров); чистые активы компании должны превышать 15 млн юаней, в том числе активы в пассажирских автомобильных перевозках должны превышать 10 млн юаней (междугородные туристические автобусы, пассажирские транспортные терминалы и т. д.); предприятия должны иметь не менее 50 коммерческих междугородних туристических автобусов, из которых не менее 15 должны быть высшего класса и иметь 450 пассажирских мест; валовой годовой доход предприятия должен быть более 15 млн юаней, из которых не менее 10 млн юаней должны быть получены от пассажирских автоперевозок;

⁹ Примечание: Этот отраслевой документ был обязательным до 2006 года. В настоящее время категории автотранспортных предприятий используются, когда предприятие обращается за разрешением на осуществление деятельности.

частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,12 аварий на междугородний туристический автобус; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,03 человека на междугородний туристический автобус; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,08 человека на междугородний туристический автобус; пассажирское автотранспортное предприятие класса III должно иметь соответствующую систему административного управления во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса IV: объем пассажирских перевозок должен достигать 200 тыс. человек за предыдущий год (или 12 млн пассажиро-километров); чистые активы компании должны превышать 3 млн юаней, в том числе активы в пассажирских автомобильных перевозках должны превышать 2 млн юаней (междугородние туристические автобусы, пассажирские транспортные терминалы и т. д.); предприятия должны иметь не менее 10 коммерческих междугородних туристических автобусов и 200 пассажирских мест; валовой годовой доход предприятия должен превышать 15 млн юаней, из которых не менее 10 млн юаней должны быть получены от пассажирских автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,15 аварий на междугородний туристический автобус; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,1 человека на междугородний туристический автобус; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,12 человек на междугородний туристический автобус; пассажирское автотранспортное предприятие класса IV должно иметь соответствующую систему административного управления.

К предприятиям класса V относятся компании, которые не соответствуют требованиям, предъявляемым к классу IV.

В «Классификации грузовых автотранспортных предприятий» определены требования по классификации предприятий.

Требования к предприятиям класса I: чистые активы компании должны превышать 400 млн юаней, в том числе активы в грузовых автомобильных перевозках должны превышать 300 млн юаней (грузовики, грузовые транспортные терминалы и т. д.); объем грузоперевозок должен превышать 7 000 тонн, из которых перевозки грузовиками грузоподъемностью 8 тонн (и выше) должны превышать 5 000 тонн или на них должно приходиться 50 % от всего объема перевозок; валовой годовой доход предприятия должен быть более 300 млн юаней, из которых не менее 200 млн юаней должны быть получены от грузовых автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,1 авария на грузовик; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,02 человека на грузовик; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,05 человека на грузовик; предприятие должно иметь один грузовой транспортный терминал класса I или два терминала класса II; грузовое автотранспортное предприятие класса I должно иметь систему административного управления высшего уровня во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса II: чистые активы компании должны превышать 100 млн юаней, в том числе активы в грузовых автомобильных перевозках должны превышать 60 млн юаней (грузовики, грузовые транспортные терминалы и т. д.); объем грузоперевозок должен превышать 1 400 тонн, из которых перевозки грузовиками грузоподъемностью 8 тонн (и выше) должны превышать 1 000 тонн или на них должно приходиться 50 % от всего объема перевозок; валовой годовой доход предприятия должен превышать 60 млн юаней, из которых не менее 40 млн юаней должны быть получены от грузовых автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,1 авария на грузовик; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,02 человека на грузовик; уро-

вень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,05 человека на грузовик; предприятие должно иметь два терминала класса II; грузовое автотранспортное предприятие класса II должно иметь систему административного управления высокого уровня во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса III: чистые активы компании должны превышать 20 млн юаней, в том числе активы в грузовых автомобильных перевозках должны превышать 12 млн юаней (грузовики, грузовые транспортные терминалы и т. д.); объем грузоперевозок должен превышать 650 тонн, из которых перевозки грузовиками грузоподъемностью 8 тонн (и выше) должны превышать 400 тонн или на них должно приходиться 50 % от всего объема перевозок; валовой годовой доход предприятия должен превышать 12 млн юаней, из которых не менее 10 млн юаней должны быть получены от грузовых автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,12 аварий на грузовик; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,03 человека на грузовик; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,08 человек на грузовик; предприятие должно иметь два терминала класса III; грузовое автотранспортное предприятие класса I должно иметь соответствующую систему административного управления во всех основных областях – маркетинге, бухгалтерском учете, статистике, безопасности, технологии, кадровой работе и т. д.

Требования к предприятиям класса IV: чистые активы компании должны превышать 4 млн юаней, в том числе активы в грузовых автомобильных перевозках должны превышать 2 400 тыс. юаней (грузовики, грузовые транспортные терминалы и т. д.); объем грузоперевозок должен превышать 300 тонн, из которых перевозки грузовиками грузоподъемностью 8 тонн (и выше) должны превышать 150 тонн или на них должно приходиться 50 % от всего объема перевозок; валовой годовой доход предприятия должен быть более 4 млн юаней, из которых не менее 2 400 тыс. юаней должны быть получены от грузовых автоперевозок; частота дорожно-транспортных происшествий в предшествующий год не должна быть выше, чем 0,15 аварий на грузовик; уровень смертности в результате ДТП не должен превышать 0,1 человека на грузовик; уровень телесных повреждений в результате ДТП не должен превышать 0,12 человек на грузовик; предприятие должно иметь два терминала класса III; грузовое автотранспортное предприятие класса III должно иметь соответствующую систему административного управления.

К предприятиям класса V относятся компании, которые не соответствуют требованиям, предъявляемым к классу IV.

3.6. Технические нормы в отношении транспортных средств

Для усиления контроля за используемыми автотранспортными средствами и с целью снижения потребления энергии в соответствии с «Законом Китайской Народной Республики по энергосбережению» и «Подзаконными нормативными актами в области автомобильного транспорта» Министерство транспорта Китая опубликовало «Методы осуществления контроля и надзора за расходом топлива автотранспортными средствами». Этот документ состоит из 5 глав и 33 статей, в них включены общие положения, методы тестирования, определение типов транспортных средств, методы осуществления надзора и подзаконные акты. Это положение вступило в силу 1 ноября 2009 года.

Одновременно министерство транспорта опубликовало два документа с нормативами критериальной оценки – «Ограничения и методы измерения расхода топлива коммерческими грузовыми транспортными средствами» (JT 719-2008) и «Ограничения и методы измерения расхода топлива коммерческими пассажирскими транспортными средствами» (JT 711-2008). Оба этих документа были опубликованы в 2008 году и всту-

пили в силу 1 сентября 2008 года. На втором этапе правоприменения стандарты будут более строгими, этот этап наступит через 19 месяцев после 1 сентября 2008 года. Что касается JT 711-2008, то с даты его вступления в силу коммерческие пассажирские транспортные средства, превышающие 3500 кг, должны расходовать топливо в соответствии с показателями, приведенными ниже (Таблица 17)¹⁰.

Таблица 17

Ограничения расхода топлива для пассажирских транспортных средств с дизельным двигателем (литр на 100 км)¹¹

Тип	Длина (м) Длина (м)	Первый этап		Второй этап	
		Высший класс	Средний/обычный класс	Высший класс	Средний/обычный класс
Особо большие	$L > 12$	28,5	28,0	28,0	27,0
Большие	$11 < L \leq 12$	27,1	22,8	24,4	20,5
	$10 < L \leq 11$	26,5	21,7	23,9	19,5
	$9 < L \leq 10$	25,0	19,4	22,5	17,5
Средние	$8 < L \leq 9$	21,5	17,3	19,4	15,6
	$7 < L \leq 8$	20,0	16,7	18,0	15,0
	$6 < L \leq 7$	17,1	14,3	15,4	12,9
Малые	$L \leq 6$	14,4	12,0	13,0	10,8

Что касается JT 719-2008, то с даты его вступления в силу коммерческие грузовые транспортные средства, которые включают в себя обычные грузовики с дизельным двигателем, дизельные грузовики с полуприцепами и дизельные самосвалы, должны расходовать топливо в соответствии с показателями, приведенными ниже (Таблица 18, Таблица 19 и Таблица 20).

Таблица 18

Ограничения расхода топлива для обычных грузовиков с дизельным двигателем (литр на 100 км)¹²

Вес автомобиля с грузом (Т) кг	Первый этап	Второй этап
$3500 < T \leq 5000$	12,6	11,3
$5000 < T \leq 7000$	16,3	14,7
$7000 < T \leq 9000$	18,8	16,9
$9000 < T \leq 11000$	21,5	19,4
$11000 < T \leq 13000$	23,8	21,4
$13000 < T \leq 15000$	25,7	23,1
$15000 < T \leq 17000$	27,4	24,7
$17000 < T \leq 19000$	28,9	26,0
$19000 < T \leq 21000$	30,2	27,2
$21000 < T \leq 23000$	31,4	28,3
$23000 < T \leq 25000$	32,5	29,3
$25000 < T \leq 27000$	33,5	30,2
$27000 < T \leq 29000$	34,5	31,1
$29000 < T \leq 31000$	35,5	32,2

¹⁰ Примечание: Пределы расхода топлива пассажирскими транспортными средствами с бензиновым двигателем в 1,15 раз выше соответствующих показателей транспортных средств с дизельным двигателем.

¹¹ Источник: http://www.chinabuses.com/policy/2008/0905/article_410_2.html.

¹² Источник: <http://www.chinajbh.cn/admin/eWebEditor/UploadFile/2009310101615133.pdf>.

Таблица 19

Ограничения расхода топлива для грузовиков с полуприцепами с дизельным двигателем (литр на 100 км)¹³

Вес автомобиля с грузом (Т) кг	Первый этап	Второй этап
$T \leq 27000$	39,0	35,1
$27000 < T \leq 35000$	39,9	35,9
$35000 < T \leq 43000$	42,0	38,0
$43000 < T \leq 49000$	43,0	39,0

Таблица 20

Ограничения расхода топлива для самосвалов с дизельным двигателем (литр на 100 км)¹⁴

Вес автомобиля с грузом (Т) кг	Первый этап	Второй этап
$3500 < T \leq 5000$	12,4	11,2
$5000 < T \leq 7000$	15,4	13,9
$7000 < T \leq 9000$	18,3	16,5
$9000 < T \leq 11000$	20,7	18,6
$11000 < T \leq 13000$	22,7	20,4
$13000 < T \leq 15000$	24,2	21,8
$15000 < T \leq 17000$	25,4	22,9
$17000 < T \leq 19000$	26,1	23,5
$19000 < T \leq 21000$	26,6	23,9
$21000 < T \leq 23000$	26,9	24,2
$23000 < T \leq 25000$	27,2	24,5
$25000 < T \leq 27000$	27,9	25,1
$27000 < T \leq 29000$	29,0	26,1
$29000 < T \leq 31000$	31,1	28,0

С целью стимулирования автотранспортных компаний на увеличение транспортных мощностей и использование более современных транспортных средств Министерство транспорта Китая подготовило и опубликовало «Действующие нормы для рекомендуемых моделей грузовых транспортных средств», в которых приводятся основные требования к фургонам и контейнеровозам (Таблица 21 и Таблица 22).

1 октября Управление по надзору за качеством, инспекции и карантину и Управление по стандартизации опубликовали «Параметры размеров, предельно допустимой нагрузки на ось и качества автотранспортных средств». Эти критерии являются обязательными во всей стране, они вступили в силу 1 апреля 2005 года. Согласно этим

¹³ Источник: <http://www.chinajbh.cn/admin/eWebEditor/UploadFile/2009310101615133.pdf>.

¹⁴ Источник: <http://www.chinajbh.cn/admin/eWebEditor/UploadFile/2009310101615133.pdf>.

Таблица 21

Основные требования к фургонам¹⁵

Деталь	Тип грузовика с фургоном		
Тягач			
Тип привода	4x2		
Номинальная мощность двигателя (kw)	≥150	≥205	≥250
Выбросы двигателя	Соответствует национальным стандартам		
Минимальный расход моторного топлива (g/kw h)	≤200		
Система ABS	Да		
Задняя пневматическая подвеска	Да		
Шины	Нагрузка на одну шину с радиальным кордом ≤3,5 т		
Тахограф	Да		
Шум транспортного средства при наборе скорости (dB(A))	≤84		
Полуприцеп			
Полный вес	≤18	≤28	≤35
Полная ширина (мм)	≤2550		
Длина фургона (м)	8,6	10	12,5
Полезный объем А (м3)	42≤А<51	51≤ А<61	61≤А≤76
Система ABS	Да		
Пневматическая подвеска	Да		
Количество осей	10т/1	10т/2	10т/3
Шины	Нагрузка на одну шину с радиальным кордом ≤3 т		

Таблица 22

Основные требования к контейнеровозам¹⁶

Деталь	40-футовый контейнер	20-футовый контейнер
Тягач		
Тип привода	6x4/4x2	4x2
Номинальная мощность двигателя (kw)	≥270/250	≥205
Выбросы двигателя	Соответствует национальным стандартам	
Минимальный расход моторного топлива (g/kw h)	≤200	
Система ABS	Да	
Задняя пневматическая подвеска	Да	
Шины	Нагрузка на одну шину с радиальным кордом≤3,5 т	
Тахограф	Да	
Шум транспортного средства при наборе скорости (dB(A))	84	
Полуприцеп		
Полный вес	≤ 37	≤ 28
Система ABS	Да	
Пневматическая подвеска	Да	
Количество осей	10т/3	10т/2
Рама транспортного средства	Каркасного типа, не позволяет грузить 2 20-футовых контейнера	Каркасного типа
Шины	Нагрузка на одну шину с радиальным кордом≤3 т	

¹⁵ Источник: <http://www.moc.gov.cn/zizhan/siju/daoluyunshusi/cheliangguanli/guanliwenjian/200908>.¹⁶ Источник: <http://www.moc.gov.cn/zizhan/siju/daoluyunshusi/cheliangguanli/guanliwenjian/200908>.

критериям максимальная длина, ширина и высота транспортных средств составляет соответственно 16,5 м, 2,5 м и 4,0 м. (Таблица 23)¹⁷.

Таблица 23

Предельно допустимые нагрузки на ось для транспортных средств и прицепов (кг)¹⁸

Тип			Предельно допустимая нагрузка на ось
Грузовик с двумя осями, прицеп	По одному колесу с каждой стороны		6 000
	По два колеса с каждой стороны		10 000
Грузовик с тремя осями, междугородние туристические автобусы и тягачи для полуприцепов	По одному колесу с каждой стороны		7 000
	По одному колесу с каждой стороны	Ось	10 000
		Ведомая ось	11 500

3.7. Влияние на управление рынком в результате применения нормативно-правовых актов

После издания и вступления в силу «Подзаконных нормативных актов в области автомобильного транспорта» и дополнительных норм ситуация с допуском на авто-транспортный рынок Китая стала нормализовываться. Например, благодаря изданию и вступлению в силу «Положений, регулирующих работу сотрудников автотранспортной отрасли», водители пассажирских и грузовых автотранспортных средств, а также водители, перевозящие опасные грузы, сотрудники, занимающиеся погрузкой и выгрузкой грузов, в том числе опасных, обязаны иметь лицензию на право выполнять эту работу. К концу 2008 года в автотранспортной отрасли работало более 18 млн человек, имеющих такие лицензии. На рынке автотранспортных услуг начал действовать механизм «выживает сильнейший», так как автотранспортные операторы и работники отрасли покидали рынок один за другим, а некоторые компании были поглощены или реструктурированы, а штат их сотрудников был распределен. В 2008 году количество пассажирских автотранспортных предприятий составило 230 000, что на 28 000 меньше, чем в 2007 году¹⁹.

После вступления в силу «Нормативных документов по оценке деятельности автотранспортных предприятий» (экспериментальных) на китайском рынке автотранспортных услуг были определены национальные стандарты оценки в области автомобильного транспорта, которые используют рыночный механизм «выживает сильнейший» и способствуют развитию духа предпринимательства, упорядочиванию хозяйственной деятельности, систематическому повышению качества предоставляемых транспортных услуг и обеспечению устойчивого развития, чтобы рынок развивался шаг за шагом и становился все более совершенным.

В соответствии с «Подзаконными нормативными актами в области автомобильного транспорта» и «Положениями, регулирующими работу грузового автомобильного транспорта и грузовых терминалов» автотранспортные органы власти, совместно с уп-

¹⁷ Примечание: Параметры размеров, предельно допустимой нагрузки на ось и качества не распространяются на иностранные автотранспортные средства, получившие разрешение на въезд в Китай.

¹⁸ Источник: <http://www.sxsfgl.gov.cn/jzsf/view.asp?id=63>.

¹⁹ Источник: Статистические данные о национальном автомобильном и водном транспорте, 2008 год.

равлениями общественной безопасности, усилили контроль за перегруженными транспортными средствами. С целью усиления контроля и надзора были разработаны соответствующий закон, система регулирования, механизмы взвешивания и штрафов за нарушение веса. К концу 2008 года количество перегруженных транспортных средств продолжало сокращаться. Доля перегруженных автотранспортных средств по сравнению с 2007 годом уменьшилась с 9,9 % до 6,7 %. Доля ДТП с участием грузового автотранспорта также уменьшилась в 2008 году. Количество аварий, смертельных исходов и прямой экономической ущерб по сравнению с 2007 годом также уменьшились и составили соответственно 21 %, 12 % и 13 %. Использование сети автомагистралей, эффективность автомобильного транспорта и доход предприятий также увеличились в результате применения этих положений²⁰.

3.8. Налоговое регулирование

Китайские автотранспортные предприятия должны выплачивать различные налоги и дорожные пошлины.

Налог на предприятие для автотранспортной компании составляет 3 % от торгового оборота. Налог на прибыль для автотранспортного предприятия, который включает внутреннюю и внешнюю деятельность компании, составляет 25 %. Когда предприятие закупает новые коммерческие транспортные средства, оно должно выплатить налог на покупку автомашины. Налог на покупку автомашины составляет 10 % от средней «чистой цены» за транспортное средство.

Как было отмечено в Главе 1, по технической классификации автодороги разделяются на скоростные автомагистрали, автодороги Класа I, Класа II, Класа III, Класа IV и не относящиеся к какому-либо классу. С начала февраля 2009 года пользование автодорогами Класа II и ниже стало бесплатным. Автотранспортные компании должны выплачивать дорожные пошлины только за пользование скоростными автомагистралями и автодорогами Класа I (несмотря на то, что для строительства большинства автодорог Класа II были использованы кредиты).

3.9. Нормативно-правовые акты в области безопасности дорожного движения

«Закон о безопасности дорожного движения» вступил в силу 1 мая 2004 года. Он состоит из 8 глав и 124 статей, в них включены общие положения, положения о водителях и транспортных средствах, положения о дорожном движении, процедуры рассмотрения дорожно-транспортных происшествий, положения о надзоре, правоприменении и подзаконных актах.

Во второй главе приводятся подробные требования к механическим и немеханическим транспортным средствам. Поскольку государство вводит обязательное страхование автогражданской ответственности и организует фонд социальной помощи при ДТП, такие требования приобретают особую значимость. Статья 76, которая вызвала самые горячие споры в Китае, настолько важна, что водители уделили ей особое внимание. В ней оговаривается, что страховые компании должны возмещать ущерб за ДТП, при котором погибли или ранены люди либо причинен иной материальный ущерб, однако если размер компенсации превышает сумму, оговоренную обязательным страхованием автогражданской ответственности, то: компенсацию выплачивает виновная

²⁰ Источник: <http://www.moc.gov.cn>.

сторона, если ДТП произошло с участием механических транспортных средств; если виновны обе стороны, то ответственность ложится на обе стороны с учетом степени их вины; если в ДТП участвовали механическое транспортное средство и пешеход или немеханическое транспортное средство, то компенсация выплачивается страховой компанией владельца механического транспортного средства, однако ответственность владельца механического транспортного средства соответственно уменьшается, если есть доказательства того, что немеханическое транспортное средство или пешеход нарушили правила дорожного движения и соответствующие нормативно-правовые акты.

В статье 91 оговаривается, что водительское удостоверение может быть изъято на срок от одного до трех месяцев, если водитель управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, также на него будет наложен штраф в размере 200-500 юаней. В случае повторного нарушения за водителем будут следить представители службы общественной безопасности (максимум 15 дней), водительское удостоверение у него изымут на срок от трех до шести месяцев и взыщут штраф в размере 500-2000 юаней ²¹.

«Нормативно-правовые акты по применению закона о безопасности дорожного движения», опубликованные Госсоветом в 2004 году, предусмотрены «Законом о безопасности дорожного движения». В них подробно оговариваются нормы по применению закона. В рамках такой же системы, как и система закона, они дают определение механических транспортных средств, водителей и процедур рассмотрения дорожно-транспортных происшествий. Чтобы гарантировать, что все механические транспортные средства находятся в хорошем техническом состоянии, в статье 16 этих нормативно-правовых актов оговаривается, что в целях безопасности дорожного движения все автомашины должны своевременно проходить технический осмотр (Таблица 24).

Таблица 24

Технический осмотр механических транспортных средств, проводимый в целях обеспечения безопасности дорожного движения ²²

Тип транспортного средства	Срок проведения технического осмотра
Коммерческие междугородние туристические автобусы	Первые 5 лет – 1 раз в год После 5 лет эксплуатации – 1 раз в 6 месяцев
Грузовые транспортные средства и некоммерческие междугородние туристические автобусы большого и среднего размера	Первые 10 лет – 1 раз в год После 10 лет эксплуатации – 1 раз в 6 месяцев
Некоммерческие пассажирские транспортные средства малого размера и малолитражные машины	В течение первых 6 лет – с периодичностью 2 раза в течение 2-х лет После первых 10 лет эксплуатации – 1 раз в год После 15 лет эксплуатации – 1 раз в 6 месяцев

Для снижения количества ДТП в статье 78 оговаривается максимально допустимая скорость: на скоростных автомагистралях она не должна превышать 120 км/час и быть не ниже 60 км/час ²³.

²¹ Источник: http://www.gov.cn/banshi/2005-08/23/content_25575.htm.

²² Источник: http://www.gov.cn/banshi/2005-08/23/content_25579.htm

²³ Источник: «Нормативно-правовые акты по применению закона о безопасности дорожного движения»

3.10. Социальное обеспечение сотрудников автотранспортной отрасли

В соответствии с «Подзаконными нормативными актами в области автомобильного транспорта» водители, менеджеры и все сотрудники автотранспортной отрасли должны соблюдать требования в области социального обеспечения. Как правило, рабочий день водителей, менеджеров и сотрудников автотранспортной отрасли не должен превышать 8 часов, и рабочая неделя должна быть не менее 44 часов. Сотрудники должны иметь не менее 1 выходного дня в неделю (как правило, это два дня: суббота и воскресенье), но в автотранспортной отрасли сотрудники, напрямую занятые в перевозках, должны работать и в выходные, и в праздники, чтобы обеспечивать бесперебойную работу транспорта. Конечно, они получают компенсацию за эти дни (Таблица 25 и Таблица 26).

Таблица 25

Оплата труда за сверхурочную работу и работу в выходные и праздничные дни ²⁴

Вид работы	Оплата труда
Сверхурочная работа	Дополнительно 150 % от обычной оплаты
Работа в выходные дни	Дополнительно 200 % от обычной оплаты
Работа в дни государственных праздников	Дополнительно 300 % от обычной оплаты

Таблица 26

Государственные праздники Китая ²⁵

Название	Количество дней
Новый год	1 день
Китайский новый год по восточному календарю	3 дня
День рождения королевы Минг Ли (День поминовения усопших (Цинминцзе))	1 день
День труда	1 день
Фестиваль Лодки Дракона	1 день
День осеннего равноденствия	1 день
Национальный праздник КНР	3 дня

Если расстояние между пунктами превышает 400 км (или 600 км по скоростной автомагистрали), то транспортное средство должны вести по очереди не менее двух водителей. Водитель может находиться за рулем без перерыва не более 4 часов и не более 8 часов за 24 часа. Водители пассажирских транспортных средств должны заполнять бортовой журнал, в который записывается вся информация о работе водителя – время в пути, скорость и пр.

²⁴ Источник: Трудовое право.

²⁵ Источник: www.people.com.cn.

Глава 4

Международные автомобильные перевозки

Международные автомобильные перевозки в Китае начали развиваться в начале 1990-х годов вследствие открытой политики и непрерывного роста импорта и экспорта (Таблица 27 и Рисунок 27)¹. Благодаря добрососедским и дружественным отношениям с соседними странами и улучшению инфраструктуры международного автомобильного транспорта региональное сотрудничество продолжало углубляться, поэтому китайские предприятия, занимающиеся международными автомобильными перевозками, быстро развивались, внося значительный вклад в экономический прогресс страны.

Таблица 27

Объемы импорта и экспорта товаров в/из основных стран и регионов в 2008 году
(млрд долларов США)

Страны и регионы	Экспорт	Темпы роста (%)	Импорт	Темпы роста (%)
ЕС	292,9	19,5	132,7	19,6
США	252,3	8,4	81,4	17,4
Гонконг	190,7	3,4	12,9	0,9
Япония	116,1	13,8	150,7	12,5
Ассоциация государств Юго-Восточной Азии	114,1	20,7	117,0	7,9
Корея	74,0	31,0	112,2	8,1
Россия	33,0	15,9	23,8	21,0
Индия	31,5	31,2	20,3	38,7
Тайвань	25,9	10,3	103,3	2,3

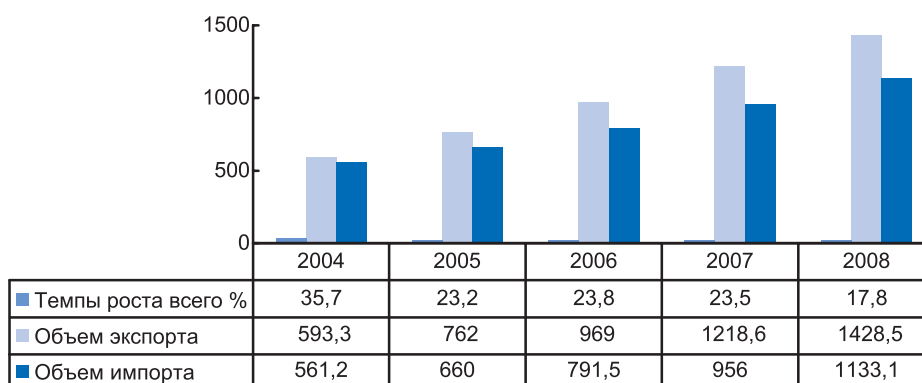


Рисунок 27
Объемы и темпы роста экспорта и импорта с 2004 по 2008 г.

¹ Источник: Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта, 2008 год.

Китай граничит с 15 странами, в том числе с Россией, Монголией, Корейской Народно-Демократической Республикой, Казахстаном, Таджикистаном, Киргизией, Пакистаном, Лаосом и Вьетнамом. Протяженность его сухопутных границ составляет 22 000 км. В последние годы Китай подписал с соседними странами 11 двусторонних соглашений и 3 трехсторонних соглашения в области международного автомобильного транспорта; он развивает международные автомобильные перевозки с целью удовлетворения потребностей международного экономического и торгового сотрудничества, а также для удобства передвижения людей и товаров между Китаем и другими странами. Благодаря усилиям Китая и соседних стран с 2001 года общий ежегодный объем международных пассажирских и грузовых автомобильных перевозок составил более 7 млн человек и 10 млн тонн грузов.



4.1. Объем международных автомобильных перевозок

В 2007 году объем международных пассажирских автомобильных перевозок, осуществленных Китаем и соседними с ним странами, достиг 7 687,0 тыс. человек, что на 9,3 % больше, чем в предшествующем году. В общем объеме пассажирских автоперевозок доля Китая составила 3 835,4 тыс. человек (49,9 % от общего объема).

Объем международных грузовых автомобильных перевозок, осуществленных Китаем и соседними с ним странами, достиг 13,4 млн тонн, что на 30,1 % больше, чем в 2006 году. В общем объеме грузоперевозок доля Китая составила 6 583,7 тонн (49,2 % от общего объема). Что касается оборота международных автоперевозок в 2007 году, то пассажирооборот и грузооборот Китая соответственно составил 392 млн пассажиро-километров и 1,002 млн тонно-километров, что соответственно на 45,2 % и 41,1 % больше, чем в предыдущем году (Рисунок 28 и Рисунок 29)².

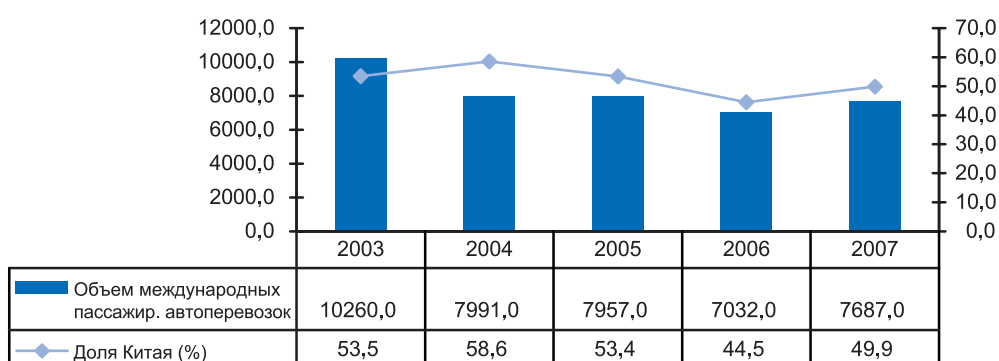


Рисунок 28
Объем международных пассажирских автоперевозок с 2003 по 2007 г. (тыс.)

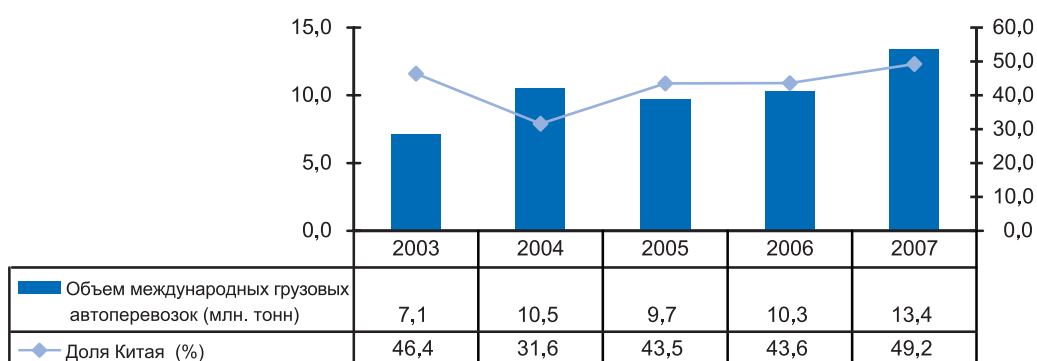


Рисунок 29
Объем международных грузовых автоперевозок с 2003 по 2007 г.

Являясь важным показателем развития международных автомобильных перевозок, количество выданных разрешений на осуществление международных автоперевозок отражает развитие отрасли. В 2007 году количество обращений с просьбой о вы-

² Примечание: Статистика не включает данные об объемах перевозок между континентальной частью Китая и Гонконгом и Макао. Источник: Ежегодный справочник по коммуникации, 2007 год.

даче разрешений класса А составило 2 191, разрешений класса В – 67 тысяч и класса С – 299 тысяч (Рисунок 30)³.

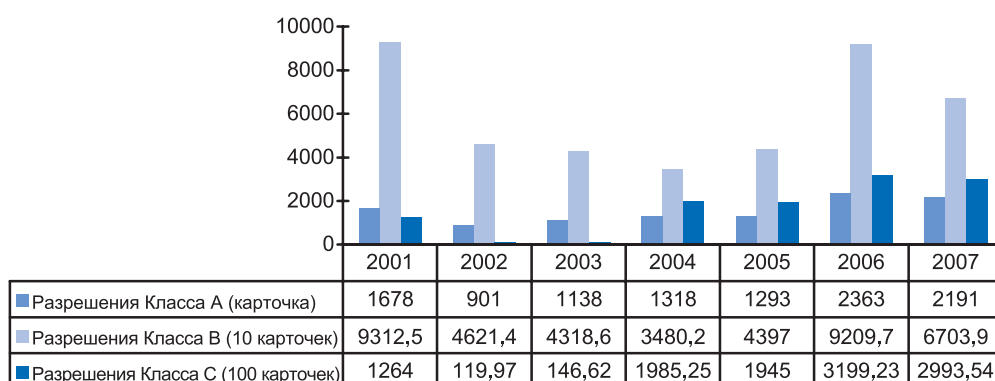


Рисунок 30
Использование разрешений на международные автоперевозки в Китае с 2001 по 2007 г.

4.2. Предприятия, осуществляющие международные автомобильные перевозки

К концу 2007 года общее количество предприятий, занятых в международных пассажирских и грузовых автомобильных перевозках достигло 220, сократившись на 49,5 % по сравнению с 2006 годом. В 2007 году было 98 предприятий, имевших менее 10 автомашин, что на 64,6 % меньше, чем в 2006 году, и 12 предприятий, имевших более 100 автомашин (Рисунок 31)⁴.

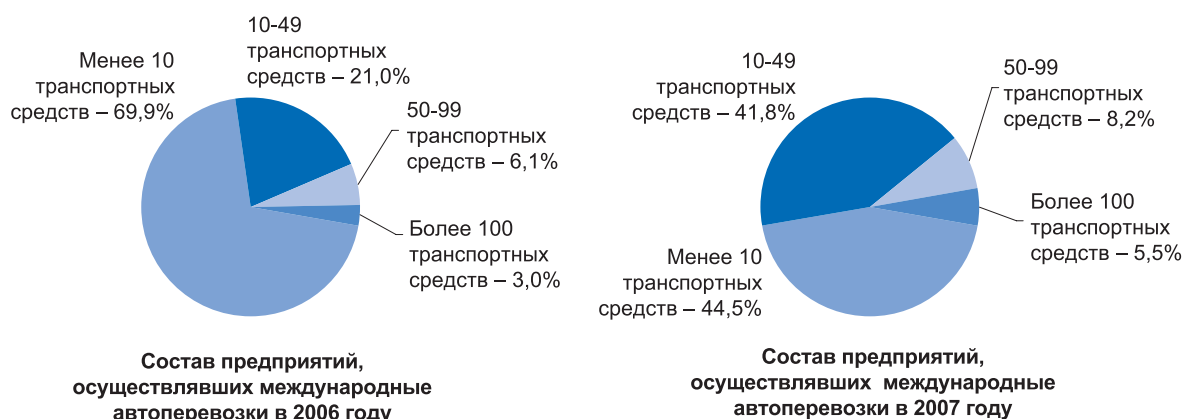


Рисунок 31
Состав предприятий, осуществлявших международные автоперевозки в 2006 и 2007 годах

Из приведенных выше данных видно, что количество предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки, все еще невелико, однако количество ведущих предприятий больше, чем в 2006 году. Количество средних предприятий быстро увеличивалось, а что касается малых предприятий, то там наблюдалось очевидное уменьше-

³ Примечание: Разрешения класса А используются для междугородних туристических автобусов, осуществляющих перевозки по расписанию, и срок действия такого разрешения – 1 год; разрешения класса В используются для междугородних туристических автобусов, осуществляющих нерегулярные перевозки, и эти разрешения действуют только на один рейс в оба конца; разрешения класса С используются грузовыми автомобилями и действуют только на круговой рейс.

Источник: Статистика автомобильного транспорта в 2007 году.

⁴ Источник: Статистика автомобильного транспорта в 2007 году.

ние количества компаний. Малые предприятия закрывались быстрее, чем все остальные. Сокращение общего числа предприятий и увеличение производительности оставшихся на рынке компаний показали, что отрасль прошла период концентрации.

В конце 2007 года общее количество предприятий, осуществлявших международные пассажирские автоперевозки, достигло 67, сократившись по сравнению с 2006 годом на 33,7 %, из них 4 предприятия имели более 100 транспортных средств, что составило 6,0 % от общего количества предприятий, 3 предприятия имели 50-99 транспортных средств, что составило 4,5 % от общего количества предприятий, 17 предприятий имели 10-49 транспортных средств, что составило 25,4 % от общего количества предприятий, и 43 предприятия имели менее 10 транспортных средств, что составило 64,2 % от общего количества предприятий (Рисунок 32)⁵.

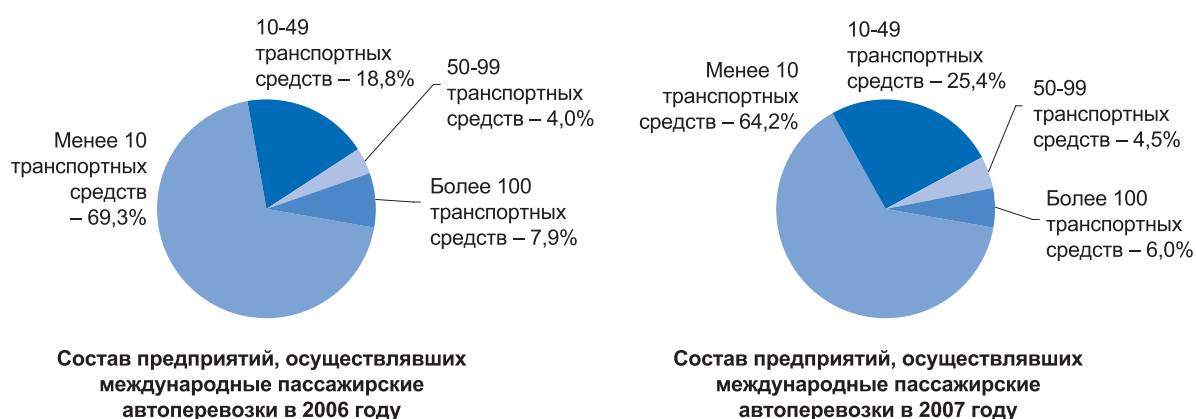


Рисунок 32

Состав предприятий, осуществлявших международные пассажирские автоперевозки в 2006 и 2007 годах

В конце 2007 года общее количество предприятий, осуществлявших международные грузовые автоперевозки, достигло 164, сократившись по сравнению с 2006 годом на 44,0 %, из них 8 предприятий имели более 100 транспортных средств, что составило 4,9 % от общего количества предприятий, 16 предприятий имели 50-99 транспортных средств, что составило 9,8 % от общего количества предприятий, 79 предприятий имели 10-49 транспортных средств, что составило 48,1 % от общего количества предприятий, и 61 предприятие имело менее 10 транспортных средств, что составило 37,2 % от общего количества предприятий (Рисунок 33)⁶.

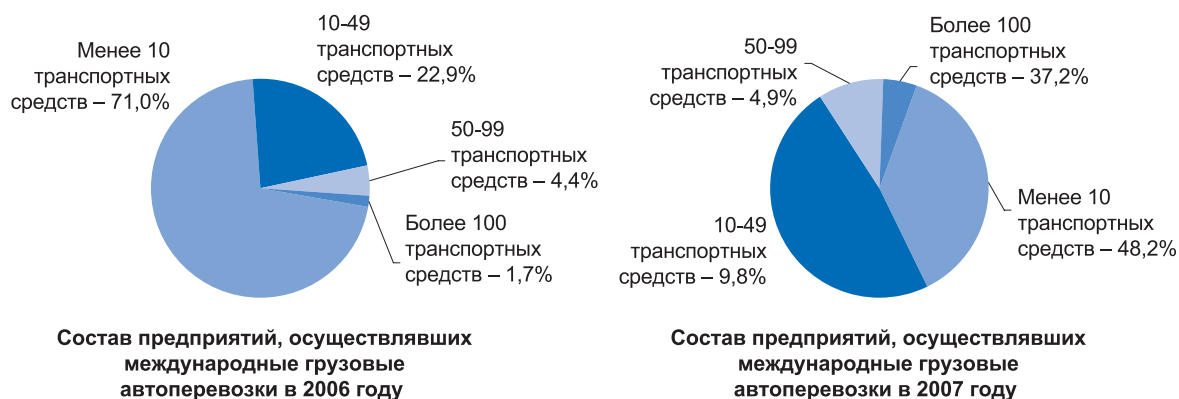


Рисунок 33

Состав предприятий, осуществлявших международные грузовые автоперевозки в 2006 и 2007 годах

⁵ Источник: Статистика автомобильного транспорта в 2007 году.

⁶ Источник: Статистика автомобильного транспорта в 2007 году.

4.3. Транспортные средства, используемые в международных автомобильных перевозках

В 2007 году в Китае было 8 647 транспортных средств, осуществлявших международные автоперевозки, из них 845 междугородних туристических автобусов и 7 802 грузовика. Что касается пассажирских и грузовых транспортных средств, то по сравнению с предшествующим годом общее количество машин значительно уменьшилось.

Состав парка международных туристических автобусов изменился – вместо большого количества малых или обычных автобусов в основном стали использоваться большие или высококлассные автобусы. Значительно улучшились комфорт, безопасность и эффективность перевозок, что говорит о том, что предприятия, осуществляющие международные автоперевозки, постепенно закрываются по объективным причинам, так как почти все малые простые пассажирские транспортные средства были выведены из эксплуатации. Состав парка грузовиков, осуществляющих международные перевозки, также радикально изменился. К концу 2007 года количество больших грузовиков уменьшилось с 19 560 до 6 381. А доля контейнеров (контейнеровозов) увеличилась (Рисунок 34)⁷.

Изменения парка автомашин, участвующих в международных автоперевозках, свидетельствует о том, что китайские автотранспортные предприятия начинают адаптироваться к существующему рынку международных автоперевозок и приспособливают свои услуги для удовлетворения различного спроса на рынке автоперевозок.

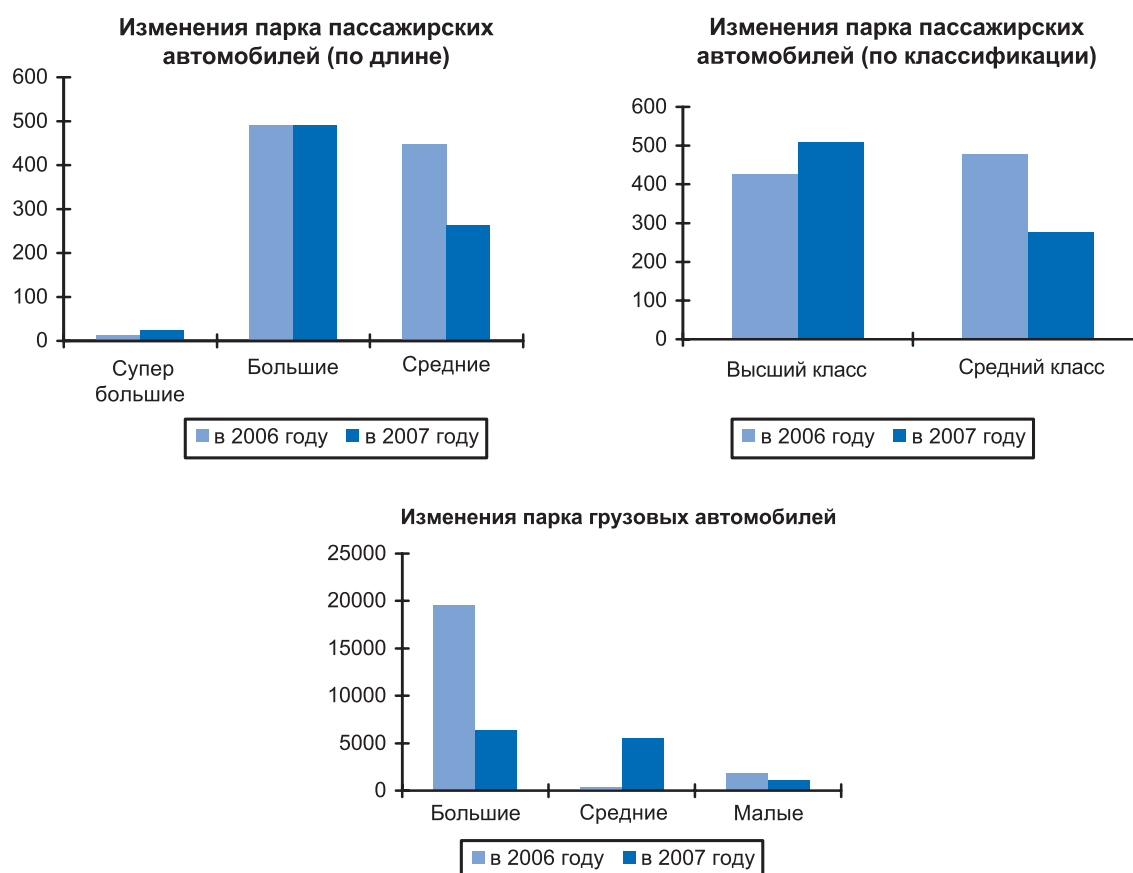


Рисунок 34
Изменения парка автомашин, участвующих в международных автоперевозках

⁷ Источник: Статистика автомобильного транспорта в 2007 году.

4.4. Международные соглашения в области автомобильного транспорта

Международные автомобильные перевозки чрезвычайно важны для взаимодействия народов, экономического и торгового сотрудничества между Китаем и соседними странами и содействия экономическому росту приграничных провинций. В последние годы был подписан целый ряд двусторонних и многосторонних соглашений в области автомобильного транспорта, что представляется очень важным. Китай использует эти соглашения для упрощения и облегчения международных автомобильных перевозок с соседними странами, а также для содействия международной торговле. К 2008 году Китай подписал с 11 соседними странами 11 двусторонних соглашений и 3 многосторонних соглашения в области автомобильного транспорта, однако Мьянма, Индия, Бутан и Афганистан еще не подписали двусторонние соглашения с Китаем (Таблица 28).

Таблица 28

Двусторонние и многосторонние соглашения в области автомобильного транспорта между Китаем и соседними странами⁸

Соглашение	Регион	Страны	Дата
Двусторонние соглашения в области автомобильного транспорта	Среднеазиатский регион	Китай, Казахстан	1992
		Китай, Узбекистан	1993
		Китай, Кыргызстан	1994
		Китай, Таджикистан	2008
	Северо-восточный азиатский регион	Китай, Монголия	1991
		Китай, Россия	1992
		Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика	2008
	Юго-Восточная и Южная Азия	Китай, Пакистан	1993
		Китай, Непал	1994
		Китай, Вьетнам	1994
		Китай, Лаос	1993
Многосторонние соглашения в области автомобильного транспорта	Среднеазиатский регион	Китай, Пакистан, Казахстан, Кыргызстан	1995
		Китай, Кыргызстан, Узбекистан	1998
	Юго-восточный азиатский регион	6 стран региона реки Меконг: Камбоджа, Китай, Лаос, Мьянма, Таиланд и Вьетнам	2002

4.5. Важнейшие области международных автомобильных перевозок

Объем международных автомобильных перевозок в/из Китая распределяется по трем регионам. Это Северо-Восточный азиатский регион, включающий Россию, Монголию и Корейскую Народно-Демократическую Республику, Среднеазиатский регион, включающий Казахстан, Киргизию и Таджикистан, а также Юго-Восточный и Южно-Азиатский регионы, включающие Вьетнам, Пакистан, Лаос, Мьянму и Непал (Таблица 29).

⁸ Источник: Министерство транспорта.

Таблица 29

Распределение объема и оборота международных пассажирских и грузовых автоперевозок в 2007 году⁹

Регион	Объем пассажирских перевозок (10 тыс. чел.)		Пассажирооборот (10 тыс. пассажиро-км)		Объем грузовых перевозок (10 тыс. тонн)		Грузооборот (10 тыс. тонно-км)	
	Общее кол-во	Доля %	Общее кол-во	Доля %	Общее кол-во	Доля %	Общее кол-во	Доля %
Северо-Восточный	384,5	50,0	12 955,7	33,1	657,5	49,1	31 790,0	31,7
Центральный	94,4	12,3	16 359,3	41,7	243,1	18,2	52 618,2	52,5
Юго-Восточный	289,3	37,3	9 881,8	25,2	438,9	32,8	15 750,1	15,7
Всего	768,7	100,0	39 196,8	100,0	1 339,5	100,0	100 158,3	100,0

4.6. Меры, принимаемые на международном автомобильном транспорте

Международный автомобильный транспорт обеспечивает удобство, высокую эффективность и низкую стоимость международных перевозок пассажиров и грузов. Укрепление международного экономического и торгового сотрудничества ведет к увеличению спроса на международные автомобильные перевозки. В новых условиях международные автомобильные перевозки Китая сталкиваются как с возможностями развития, так и с вызовами: содержание некоторых соглашений и конвенций в области автомобильного транспорта, подписанных Китаем, все еще нуждается в согласованиях; необходимо снизить существующие нефизические барьеры, которые приводят к увеличению транспортных расходов, снижению качества услуг и мешают развитию международных автомобильных перевозок; необходимо улучшить незавершенную инфраструктуру на пограничных таможенных пунктах, так как они не могут удовлетворять требованиям быстрого развития перевозок импортных и экспортных грузов из-за устаревшего оборудования и несоответствующей технологии контроля.

Для решения этих проблем правительство Китая занимается развитием инфраструктуры, уделяя особое внимание строительству автодорог, связывающих Китай с сетью азиатских автомагистралей и соседними странами, а также содействует упрощению международных автомобильных перевозок в интересах всех участников. Китай также укрепляет сотрудничество с международными автотранспортными компаниями и уделяет особое внимание вопросам экологии и рационального использования ресурсов для повышения безопасности и защиты окружающей среды, необходимых для устойчивого развития.

4.7. Конвенции и многосторонние соглашения в области международных автомобильных перевозок

Сегодня Китай уделяет большое внимание вопросам упрощения международных автомобильных перевозок, содействуя распространению международных конвенций и присоединяясь к региональным и субрегиональным соглашениям в области транспорта.

⁹ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта в Китае в 2007 году.

С 2005 года в Китае начали проводиться исследования международных конвенций, в частности Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR, 1975 год). В ноябре 1975 года под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) была принята Конвенция TIR, которая вступила в силу в 1978 году. Прошедшие годы подтвердили, что Конвенция TIR является одной из самых успешных конвенций в области международного транспорта и фактически единственной существующей универсальной таможенной транзитной системой.

64 страны являются договаривающимися сторонами Конвенции TIR, включая Европейский союз. Она охватывает всю территорию Европы, Северную Америку, Дальний и Ближний Восток. Сегодня даже Соединенные Штаты Америки и Канада являются договаривающимися сторонами Конвенции TIR, а в Южной Америке – это Чили и Уругвай. Страны Азии, в том числе Китай, были проинформированы о механизмах этой глобальной таможенной транзитной системы и о том, что в не очень отдаленном будущем они также могут присоединиться к Конвенции TIR.

В настоящее время китайская таможня, министерство транспорта и другие компетентные органы закончили изучение возможности присоединения Китая к Конвенции TIR. Потенциальная организация, которая будет являться гарантом и будет выдавать карнеты TIR, уже сделала все необходимое для начала работы гарантийной системы TIR. В ближайшем будущем КНР может присоединиться к Конвенции TIR. Сейчас Китай реформирует структуру правительственных департаментов. После этого таможня, министерство транспорта и другие министерства совместно обратятся за одобрением в Госсовет. Дата начала применения Конвенции TIR в Китае будет известна уже в ближайшем будущем.

Кроме присоединения к Конвенции TIR Китай также рассматривает возможность присоединения к другим международным конвенциям, рекомендованным ООН. Это следующие конвенции:

«Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR)» от 1956 года. Основная задача этой конвенции – регулировать и унифицировать документы на перевозку грузов для того, чтобы уменьшить разногласия, упростить управление и улучшить эффективность международной автоперевозки грузов. В конвенции предусматривается ответственность перевозчика, его обязанности, процедуры заключения и выполнения договора перевозки, рекламаций, исков и т. д. В настоящее время договаривающимися сторонами этой конвенции в основном являются европейские страны.

«Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей» от 1956 года. Основная цель этой конвенции – упрощение временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческого использования, на территории стран, являющихся договаривающимися сторонами данной конвенции. Основное содержание этой конвенции: гарантийные сертификаты или депозиты на ввозные пошлины и налоги, освобождение договаривающихся сторон от уплаты ввозных пошлин и налогов на временный ввоз дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей.

«Конвенция о дорожных знаках и сигналах» от 1968 года. Основная цель этой конвенции – единообразие международных дорожных знаков, сигналов, дорожной разметки и обозначений для облегчения международного дорожного движения и повышения безопасности на дорогах. Конвенция включает в себя общие положения, перечень дорожных знаков и сигналов, световых дорожных сигналов, особенности разметки дорог, прочие положения и заключительные положения о дорожных знаках, сигналах, маркировке и т. д.

«Конвенция о дорожном движении» от 1968 года. Основная цель этой конвенции – упорядочение стандартов транспортных средств и правил дорожного движения. В конвенции определены общие принципы, правила дорожного движения, технические ус-

ловия, касающиеся автомобилей и прицепов, и требования к водителям транспортных средств. Кроме того, конвенция также имеет приложения, касающиеся допуска автомобилей и прицепов к международным перевозкам, касающиеся регистрационных номеров, отличительных, опознавательных знаков автомобилей и прицепов, технических условий, национальных и международных водительских удостоверений, а также содержит и другие положения.

«Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах» от 1982 года. Основная цель этой конвенции – снижение нефизических барьеров в области международных перевозок грузов. В тексте и приложениях конвенции оговаривается упрощение таможенных процедур, их гармонизация, включая медико-санитарный, ветеринарный и фитосанитарный контроль, проверку технического состояния транспортных средств, визы для профессиональных водителей, обмен информацией и т. д.

«Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров» от 1972 года. Основная цель этой конвенции – развитие контейнерных перевозок и гармонизация соответствующего таможенного контроля. Китай присоединился к этой конвенции (Таблица 30)¹⁰.

Таблица 30

Географические регионы, охватываемые основными международными конвенциями

Название Конвенции	Количество Договаривающихся Сторон
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, 1956 год	53
Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 год	41
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 год	56
Конвенция о дорожном движении, 1968 год	67
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 год	50
Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 год	36 (включая Китай)
Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975	68

Китай также активизирует шаги по присоединению к региональным и субрегиональным соглашениям в области транспорта. Китай, Россия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан и Узбекистан подписали «Меморандум о взаимопонимании об ускорении введения в действие межправительственного соглашения стран-участниц Шанхайской организации сотрудничества по упрощению международных автомобильных перевозок (проект)». К концу 2009 года вышеупомянутые страны пришли к согласию о необходимости продолжения переговоров по данному меморандуму и рамках межправительственного соглашения.

В настоящее время Китай также применяет Соглашение в области международных перевозок между странами региона реки Меконг. Был подготовлен план мер по осуществлению международных автомобильных перевозок пилотными маршрутами по территории шести стран региона реки Меконг (Таблица 31).

¹⁰ Источник: Исследование международных конвенций, проведенное Министерством транспорта в 2007 году.

Таблица 31

Сравнение Соглашения между странами-участницами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Соглашения в области международных перевозок между странами региона реки Меконг¹¹

	Соглашение между странами-участницами Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС)	Соглашение между в области международных перевозок странами региона реки Меконг.
Маршруты и пересечения границ	Протокол	Протокол
Право на транзит	Предоставляет право на транзит транспортных средств, грузов, пассажиров; Необходимо разрешение для перевозки грузов и пассажиров между двумя странами или для осуществления транзитных перевозок	Предоставляет свободный транзит
Таможенные сборы / налоги за транзит	Освобождены	Освобождены
Разрешенные сборы	Сборы за особые услуги и использование инфраструктуры	Протокол; Плата зависит от затрат (cost related)
Разрешения на перевозку	Протокол	Обмениваются ежегодно; Определено в протоколе
Правила дорожного движения	По сути соответствует положениям Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Предпринимает необходимые шаги для присоединения к Конвенциям	Приложение
Охрана окружающей среды	Обеспечивает охрану окружающей среды	Не определено
Перевозка специальных грузов	Перевозка опасных грузов, перечисленных в Протоколе запрещена, если нет специального разрешения; Специальное разрешение на перевозку скоропортящихся грузов	Не применяется к перевозке опасных грузов; Предоставляет приоритет перевозке скоропортящихся грузов; Приложение
Временный ввоз дорожных транспортных средств	Освобождены от таможенных сборов, пошлин и налогов на топливо и горюче-смазочные материалы, запасные части и инструменты для ремонта; Неиспользованные и замененные запасные части подлежат реэкспорту	Освобождены от налогов , сборов, залога на транспортное средство, топливо в топливном баке, горюче-смазочные материалы, ремонтные материалы, запасные части в разумном количестве; Подлежат реэкспорту; Идентификационный знак, сертификат, номерной знак автомобиля со знаком страны.
Разрешение на временный ввоз контейнеров	Рекомендовано Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 год	Приложение

¹¹ Источник: справочные материалы к первому заседанию Национального комитета по упрощению перевозок.

	Соглашение между странами-участницами Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС)	Соглашение между в области международных перевозок странами региона реки Меконг
Страхование	Установлена схема обязательного страхования автогражданской ответственности перед третьими лицами	Обязательное страхование автогражданской ответственности перед третьими лицами, требуемой страной пребывания
Меры упрощения	Рекомендованные Международной конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 год; Рекомендованные Киотской Конвенцией	Принцип одного окна Принцип одной остановки Координация времени работы; Заблаговременный обмен информацией/ документами, удостоверяющими очистку от таможенных пошлин; Освобождение от физического таможенного досмотра; Таможенный депозит или таможенный конвой
Таможенный контроль	Применяется Конвенция TIR; Рассматривается возможность присоединения к этой Конвенции; Упрощение таможенного контроля согласно Приложению	Заблаговременный обмен информацией/документами, удостоверяющими очистку от таможенных пошлин; Освобождение от физического таможенного досмотра; Таможенный депозит или таможенный конвой
Отношения с другими международными конвенциями	Не препятствуют обязательным положениям международных конвенций	Не влияет на права и обязанности, накладываемые существующими соглашениями/международными правовыми документами
Урегулирование споров	1. Двусторонние консультации, переговоры; 2. Многосторонние консультации в рамках ШОС	1. Двусторонние консультации, переговоры; 2. Многосторонние консультации в Объединенном Комитете
Соблюдение местного законодательства	К областям, которые не охватываются данными соглашениями, применяется местное законодательство	Соответствует законам и правилам, действующим в стране пребывания; Одинаковая компетенция страны пребывания; Может отказать в допуске человека, водителя, оператора или транспортного средства
Договаривающиеся Стороны	Страны-участницы Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС); Страны, имеющие согласие на участие со стороны участниц ШОС	Не определены (первоначально было трехстороннее соглашение)
Доверенное лицо	Секретариат ШОС	Не определено (Договаривающиеся Стороны)
Срок действия	Не определен	Не определен
Официальный язык	Китайский, английский, русский	Английский



В «Соглашении в области международных перевозок между странами региона реки Меконг» определено, что каждая договаривающаяся сторона должна уполномочить национальную организацию выдавать транзитные документы и документы внутренней таможенной очистки, а также гарантировать таможенным властям страны пребывания оплату экспортных и импортных налогов и сборов (включая проценты) в следующих случаях: если документы оформлены неверно, если документы предоставлены не вовремя, если произошли какие-либо другие нарушения. Договаривающиеся стороны должны взаимно признать уполномоченные организации друг друга, которые являются гарантами и выдают документы. Для оплаты сумм, предъявленных к уплате таможенными органами, страна пребывания должна указать уполномоченную организацию, являющуюся гарантом, выдающую документы и имеющую возможность перевода валюты.

Уполномоченные организации, являющиеся гарантами и выдающие документы, должны совместно и порознь нести ответственность наряду с транспортными операторами (за налоги, сборы и проценты на грузы), с водителями транспортных средств (за налоги, сборы и проценты на транспортное средство) и операторами контейнерных перевозок (за налоги, сборы и проценты на контейнер), которые в случае нарушения (например, нарушение таможенных законов и правил, отсутствие ответа, несвоевременное предоставление транзитных документов и документов внутренней таможенной очистки) напрямую должны уплатить импортные и экспортные налоги, сборы и проценты в соответствии с таможенными законами и правилами, действующими в стране пребывания в отношении трансграничных перевозок.

Ответственность уполномоченных организаций, являющихся гарантами и выдающих документы, распространяется не только на грузы, указанные в транзитном документе или документе внутренней таможенной очистки, но также на любые грузы, в том числе и те, которые не указаны в этих документах, но обнаружены в опломбированном грузовом отсеке транспортного средства, на грузовой платформе или среди перечисленных грузов в случае перевозки неопломбированных грузов без упаковки или тяжеловесных грузов. По своему усмотрению таможенные власти страны пребывания также могут предъявить транспортным операторам, напрямую ответственным за такие нарушения, претензии по уплате налогов, сборов, штрафов и процентов.

После того как таможенные органы страны пребывания установили факт нарушения, уполномоченная организация страны происхождения, являющаяся гарантом и выдающая документы, должна внести депозит или уплатить сборы, налоги и проценты

соответствующим таможенным органам страны пребывания в течение 30 календарных дней с даты уведомления; и наоборот, в соответствии с правом равной ответственности, таможенные органы страны пребывания должны возратить уполномоченной организации, являющейся гарантом и выдающей документы, полученные деньги в течение 30 календарных дней после получения от уполномоченной организации требования на возврат денег в случае, если факт нарушения не был установлен. Уполномоченной организации страны происхождения, являющейся гарантом и выдающей документы, предоставляется право обращаться с взысканиями и требовать возмещения таможенных налогов, сборов и процентов, которые были выплачены таможенным органам страны пребывания в качестве гарантий оператора, который должен был выплатить эти деньги. Ответственность уполномоченной организации, являющейся гарантом и выдающей документы, должна быть ограничена в пределах 35 000 SDR (специальных прав заимствования) на транзитный документ и документ внутренней таможенной очистки на перевозку грузов; ответственность уполномоченной организации, являющейся гарантом и выдающей документы, должна быть ограничена в пределах 20 000 SDR на документ о временном ввозе транспортного средства; ответственность уполномоченной организации, являющейся гарантом и выдающей документы, должна быть ограничена в пределах 300 SDR на документ о временном ввозе контейнера¹².

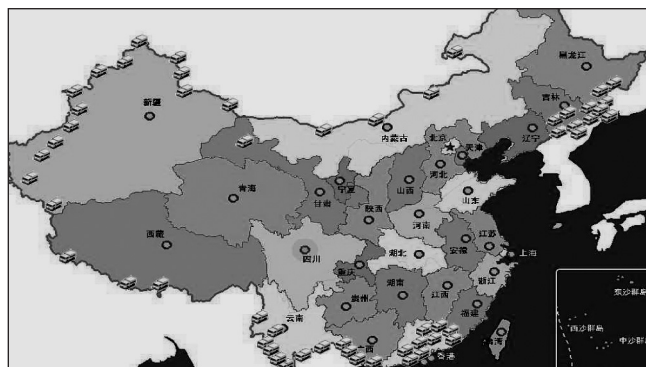
Для того чтобы выполнить свои гарантийные обязательства перед таможенными органами страны пребывания, уполномоченная организация, являющаяся гарантом и выдающая документы, должна предоставить таможенным органам страны пребывания страховые гарантии и денежные суммы следующим образом: внести денежный депозит, или внести коллективные и постоянно действующие депозитные облигации таможенным органам страны пребывания для обеспечения банковских гарантий, выданных банком или финансовой организацией в стране пребывания. Страховая сумма будет составлять максимум 70 000 SDR (гарантия за грузы), 40 000 SDR (гарантия за транспортное средство) и 600 SDR (гарантия за контейнер). Если предоставленная страховая сумма будет частично или полностью израсходована непокрытыми обязательствами, то она должна быть пополнена в размере 70 000 SDR¹³.

4.8. Основные автомобильные пограничные переходные пункты

В последнее время наряду с расширением сотрудничества со многими странами Китай добился значительного прогресса в области международных автомобильных перевозок. Как уже было упомянуто выше, к концу 2008 года Китай подписал 11 двусторонних соглашений в области автомобильного транспорта и 3 многосторонних межправительственных договора, а также создал 60 международных «автомобильных портов», проложил более 100 международных маршрутов пассажирских автомобильных перевозок и более 100 международных маршрутов грузоперевозок. Международный автомобильный транспорт сегодня – важнейший способ торговли с соседними странами и отрасль, которая вносит огромный вклад в развитие и процветание региона.

¹² Источник: Соглашение в области международных перевозок между странами региона реки Меконг.

¹³ Источник: Соглашение в области международных перевозок между странами региона реки Меконг.



Информация о порядках пересечения границ Китая и основных автомобильных пограничных переходных пунктах будет полезна для иностранных компаний и учреждений. Ниже приводится их краткое описание.



Порядок пересечения границы можно разделить на четыре составляющие. В качестве примера возьмем китайскую автотранспортную компанию, перевозящую одежду в соседнюю страну. Во-первых, груз должен проинспектировать ответственный представитель администрации по надзору за качеством, инспекции по карантину, он должен выдать необходимые сертификаты. Во-вторых, таможня должна прове-

рить груз и поместить его в специализированную зону для ожидания отправления. В-третьих, транспортная администрация должна проверить транспортное средство и проштамповать разрешение на перевозку. И, наконец, управление въезда и выезда должно проверить паспорт. Для иностранных транспортных средств, перевозящих грузы на территорию Китая, эта процедура действует в обратном порядке. Однако потребуется больше документов, чем указано выше: должны быть также предоставлены специальные документы (водительское удостоверение, транспортная накладная и т. д.).

Основные автомобильные пограничные переходные пункты указаны ниже (Таблица 32).

Таблица 32

Основные автомобильные пограничные переходные пункты¹⁴

Пограничный переходный пункт	Регион	Провинция	Направление движения
Суйфэньхэ, Дуннин	Северо-восток	Хэйлунцзян	Россия
Джуанхэ (Juanhe) Хуньчунь		Цилинь	Россия, Северная Корея
Даньдун		Ляонин	Северная Корея
Маньчжурия, Эрлианхот		Внутренняя Монголия	Россия, Монголия
Хоргос, Алашанькоу	Северо-запад	Синьцзян	Россия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан
Мохан (Mohan), Руили, Хэкоу	Юго-запад	Юньнань	Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма, Вьетнам
Донгсин (Dongxing), Йоугуан (Youyiguan)		Гуанси	Вьетнам

¹⁴ Источник: http://www.caop.org.cn/map_site/r.htm.

Глава 5

Тематический раздел 1:

Безопасность дорожного движения – сравнение с международным опытом

В последние годы количество дорожно-транспортных происшествий в Китае варьировалось. После введение в действие реформ и открытой политики количество дорожно-транспортных происшествий сначала возросло, а затем снизилось. В 2002 году было зафиксировано самое большое количество дорожно-транспортных происшествий (109 381), в которых пострадало 562 074 человека.

Вызывающая беспокойство ситуация в области безопасности дорожного движения привлекла внимание правительства Китая. После 2002 года Госсовет принял решение о создании совместной системы контроля. Эта система гарантирует, что различные департаменты прилагают конкретные усилия, направленные на улучшение безопасности дорожного движения. Таким образом, ситуация с безопасностью дорожного движения в Китае вступила в новую фазу.



5.1. Безопасность дорожного движения в 2008 году

Основная задача правительства Китая – выработка правильной политики в области безопасности и осуществление надзора.

В 2008 году количество дорожно-транспортных происшествий в Китае оставалось значительным. Всего произошло 265 204 ДТП, в результате которых 73 484 человека погибли и 304 919 получили телесные повреждения, а материальный ущерб составил 101 млн юаней. По сравнению с 2007 годом количество ДТП уменьшилось на 62 005 (на 19 %), количество смертельных исходов также уменьшилось на 8 165 (на 10 %), количество человек, получивших телесные повреждения, уменьшилось на 75 523 (почти на 25 %). Материальные потери уменьшились на 19 млн юаней (почти на 20 %). 29 аварий из общего числа ДТП имели серьезные последствия, то есть в каждой из них погибло не менее 10 человек.

С 1 апреля по 20 сентября 2008 года проводилась Олимпийская кампания по безопасности дорожного движения. Всего за этот период произошло 125 378 ДТП, в результате которых погибло 32 670 человек. По сравнению с 2007 годом количество аварий уменьшилось на 19,3 %, а количество смертей в результате ДТП уменьшилось на 11,8 %. Затем, с 21 сентября по 25 декабря 2008 года, проводилась Стодневная кампания по предотвращению ДТП. За это время во всей стране произошло 68 228 ДТП, в которых погибло 22 472 человека. По сравнению с этим же периодом 2007 года количество аварий уменьшилось на 19,5 %, а количество смертей в результате ДТП уменьшилось на 6,5 %.

В 2008 году количество дорожных происшествий, приведших к смертельным исходам, причиной которых были превышение скорости, усталость водителей или другие нарушения правил дорожного движения, уменьшилось на 13,6 % по сравнению с предыдущим годом. Количество аварий на национальных и провинциальных дорогах также уменьшилось на 14,2 % по сравнению с предыдущим годом. Общее количество ДТП со смертельным исходом по всей стране во время празднования Нового года, весеннего фестиваля, Дня рождения королевы Минг Ли, Дня труда, Фестиваля Дракона, Дня осеннего равноденствия, Национального праздника КНР (Золотой недели) и других основных праздников уменьшилось на 9,8 % по сравнению с предыдущим годом.

Количество ДТП с участием коммерческих транспортных средств также постоянно уменьшается. В 2008 году количество ДТП с участием коммерческих транспортных средств, приведших к гибели людей, уменьшилось за год на 12,4 %, что на 2,4 % превышает общие показатели по стране¹.

В последние годы в Китае часто происходили дорожно-транспортные происшествия с серьезными последствиями. В результате таких ДТП было много пострадавших. Департамент управления транспортом уделяет особое внимание мерам по сокращению количества таких аварий в Китае. В результате этой работы количество ДТП с серьезными последствиями изменилось, среднее число погибших составило 15 человек (Таблица 33).

¹ Источник: Синяя книга по безопасности дорожного движения в Китае.

Таблица 33

Дорожно-транспортные происшествия с серьезными последствиями, в результате которых погибло одновременно более 10 человек²

Год	Общее количество дорожно-транспортных происшествий	Погибло	Получили телесные повреждения	Среднее количество смертельных случаев
2001	39	639	667	16
2002	41	585	637	14
2003	41	645	567	16
2004	55	852	877	15
2005	47	807	705	17
2006	38	558	463	15
2007	26	389	448	15
2008	29	461	417	16

5.2. Основные характеристики безопасности дорожного движения

В последние годы в Китае наблюдалась тенденция быстрого снижения числа дорожно-транспортных происшествий, но их количество остается все еще высоким. При содействии всего общества в последние годы эта задача постепенно решается, но Китай по-прежнему сталкивается с серьезными трудностями. Хотя общее количество и специфические показатели дорожно-транспортных происшествий неуклонно снижались, тем не менее Китаю предстоит еще много сделать в этой области (Рисунок 35)³.

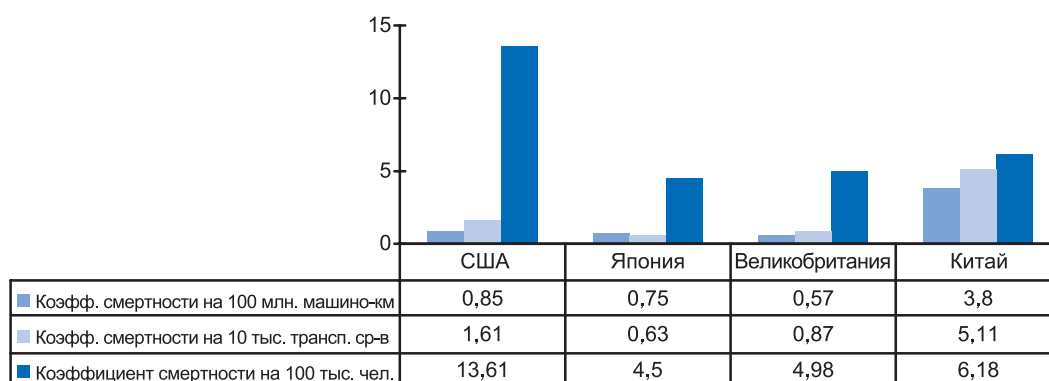


Рисунок 35

Сравнение количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом: США, Япония и Великобритания (2007 год)

Анализ дорожно-транспортных происшествий за последние годы показывает, что основной причиной аварий становится нарушение водителями правил дорожного движения. С 1998 по 2007 г. из-за таких нарушений произошло примерно 87,1 % аварий от общего количества ДТП, 80,3 % от количества ДТП со смертельным исходом и 86,2 % от числа ДТП, в результате которых пострадавшие получили различные телесные повреждения. Эти соотношения демонстрируют рост. Поэтому уменьшение нарушений со стороны водителей приведет к значительному сокращению числа аварий, смертей и телесных повреждений на дорогах.

² Источник: Синяя книга по безопасности дорожного движения в Китае.

³ Источник: Синяя книга по безопасности дорожного движения в Китае.

Дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов и велосипедистов обычно имеют серьезные последствия. Китай все еще находится на ранней стадии автомобилизации, и большинство людей передвигается в основном пешком или на велосипеде. В последнее время жертвами ДТП в Китае в основном становятся именно пешеходы и велосипедисты, причем в 40 % случаев такие аварии сопровождаются смертельным исходом, в результате почти 25 % аварий люди получают телесные повреждения. Хотя в последние годы и наблюдается тенденция к снижению количества таких ДТП, но цифры все еще остаются очень тревожными (Рисунок 36)⁴.

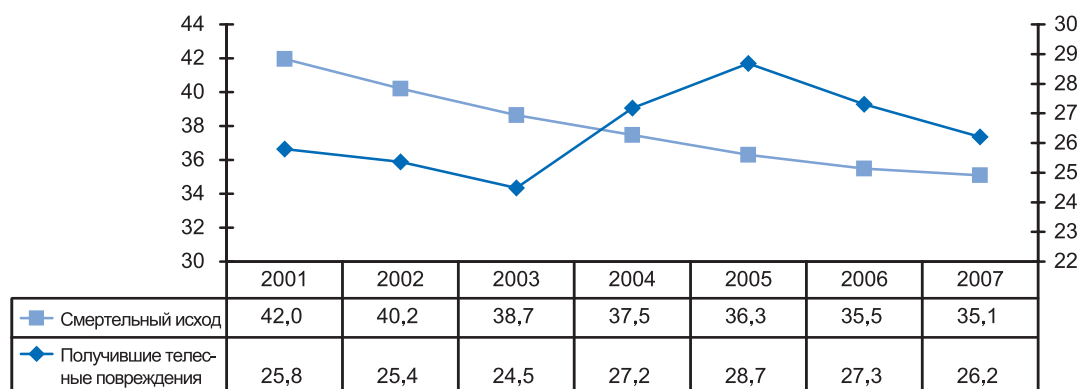


Рисунок 36
Процентное соотношение количества пешеходов и велосипедистов, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий

5.3. Принятые меры по улучшению безопасности дорожного движения

Для улучшения безопасности дорожного движения в автотранспортной отрасли Китая был принят ряд мер. Власти утвердили «Положения, регулирующие подготовку водителей транспортных средств», в которых большое внимание уделяется развитию системы организаций по подготовке водителей, усилению контроля за качеством подготовки водителей и внедрению качественного обучения водителей. Одновременно власти разработали «Руководство по безопасному движению», которое бесплатно раздается транспортным предприятиям перед Золотой неделей и Весенним фестивалем.

Китай форсирует введение процедур постоянного контроля за водителями и ускоряет внедрение и применение «Положений, регулирующих работу сотрудников автотранспортной отрасли». При этом правительство Китая уделяет особое внимание разработке стимулов для улучшения безопасности дорожного движения наряду с разработкой системы оценки автотранспортных предприятий. Система оценки включает в себя результаты оценки, а также наличие разрешения и сертификата качества автотранспортного предприятия, а для пассажирского транспорта – проведение тендеров.

Автотранспортные органы, активно содействуя повышению безопасности дорожного движения, рекомендуют использовать более безопасные и экономичные грузовые, сельскохозяйственные и пассажирские транспортные средства наряду с использованием соответствующих транспортных технологий.

⁴ Источник: Синяя книга по безопасности дорожного движения в Китае.

Глава 6

Тематический раздел 2: Устойчивое развитие

Под устойчивым развитием автомобильного транспорта подразумевается то, что транспорт должен удовлетворять стратегические потребности социального развития.

На фоне быстрого развития китайской экономики, автомобильный транспорт развивается небывалыми темпами. Однако, вследствие серьезного дисбаланса в региональном экономическом развитии, резкого роста численности населения Китая, серьезного исторического отставания некоторых регионов и т. д., очевидно, что автомобильному транспорту придется прилагать огромные усилия для того, чтобы соответствовать требованиям национального экономического развития. Сегодня обеспечение населения автомобильным транспортом не удовлетворяет потребностям, что приводит к созданию узких мест в интегрированной транспортной системе. Для решения этой проблемы правительство Китая разработало ряд краткосрочных и долгосрочных мер в области международных и внутренних транспортных систем. Эти меры должны осуществляться местными сообществами и обществом в целом.

После вступления в силу реформ и провозглашения открытой политики автотранспортный рынок Китая развивался довольно свободно и достиг определенного уровня развития, внося вклад в формирование национальной экономики, но при этом вопросы энергосбережения и защиты окружающей среды в некотором смысле игнорировались.

Китаю пришлось столкнуться с проблемой середины 90-х годов, когда автомобильный транспорт препятствовал не только устойчивому социальному прогрессу, но и защите окружающей среды. Отсутствие научно обоснованных решений в области управления автомобильным транспортом привело к тому, что в автотранспортной отрасли Китая были приняты недальновидные меры. Основными методами решения проблем устойчивого развития автомобильного транспорта являются научный прогноз, перспективное планирование и принятие обоснованных решений.

Действительно, в последние годы правительство Китая начало обращать больше внимания на устойчивое развитие автомобильного транспорта. Госсовет ясно указал, что для реализации основной политики страны в области использования природных ресурсов и охраны окружающей среды все отрасли должны внести свой вклад в устойчивое развитие, бережное отношение к окружающей среде и в экономию дефицитных ресурсов. Отличительными чертами устойчивого развития являются высокая производительность, инвестиции, низкий уровень потребления энергии, незначительное количество отходов и повторное использование энергии. Для реализации политики Госсовета Министерство транспорта Китая разработало официальный документ, который называется «Заключение о рациональном использовании энергии и снижении выбросов в автомобильной отрасли». Основные положения этого документа приводятся ниже (Таблица 34).

Таблица 34

Основные направления деятельности по энергосбережению и снижению выбросов вредных веществ ¹

Меры	Основное содержание
Жесткое отраслевое администрирование	Более жесткие политика и законодательство, введение механизмов стимулирования. Научно обоснованное стратегическое развитие и укрепление статистических систем и систем оценки в области транспорта.
Инновации	Системы оценки энергосбережения и защиты окружающей среды с использованием международного опыта. Содействие экономическому развитию и ускорение исследований и внедрения передовых технологий.
Улучшение автодорожной инфраструктуры	Научное планирование расположения автодорожных терминалов, логистических центров, контейнерных складов и обеспечение беспрепятственной перегрузки на различные виды транспорта. Усиление руководства по планированию и оптимизация структуры сети автодорог.
Реструктуризация отрасли	Содействие развитию пассажирских перевозок в сельской местности, улучшение технического уровня коммерческих транспортных средств и регулярная подготовка персонала.
Опора на результаты исследований и развития	Интенсивные исследования и технологическое развитие, содействие продвижению информационных технологий.

¹ Источник: Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году «Значительные достижения и ценный опыт» министра транспорта Китая Ли Шенглина, опубликован на веб-сайте www.moc.gov.cn.

Глава 7

Тематический раздел 3:

У автомобильного транспорта Китая впереди трудный год

Автомобильный транспорт Китая тоже ощутил на себе последствия глобального экономического спада и подобно многим другим отраслям пострадал от кризиса.

Однако в январе 2009 года ситуация, похоже, начала улучшаться. На китайском рынке грузовых автоперевозок работают тысячи малых операторов, которые в основном владеют 1-5 грузовиками. Крупные компании, имеющие в собственности большое количество транспортных средств, занимают незначительную долю рынка. Из-за большого размера страны и региональных различий на многие автотранспортные предприятия распространяются географические ограничения, что приводит к тому, что только некоторые компании могут работать на межпровинциальном уровне. Эта чрезвычайно фрагментированная структура рынка как со стороны спроса, так и со стороны предложения (наряду с гибким отношением, часто встречающимся у небольших компаний) хорошо перенесла последствия экономического кризиса и равномерно распределила их между игроками.

Представители отрасли говорят: если мы сегодня не перевозим одежду, то мы перевозим уголь или зерно. Но в действительности картина несколько иная. С сентября по декабрь 2008 года спрос на грузовые автоперевозки уменьшился в основном из-за экономического спада в производственном секторе Китая. В некоторых ресурсодобывающих провинциях, связанных со сталелитейной промышленностью (например, в провинции Юньнань или некоторых ориентированных на экспорт провинциях, таких как Шаньдун), спрос на автомобильные перевозки снизился на 40 %. Определенные транспортные компании частично или почти полностью свернули свою работу. Слабый спрос также привел к сильной ценовой конкуренции. Как отмечают некоторые автотранспортные ассоциации, самое большое падение цены составило 30 % на перевозку генеральных грузов¹.

Похожая ситуация сложилась и на рынке пассажирских перевозок. За тот же период 2008 года (сентябрь-декабрь) объем пассажирских перевозок в некоторых провинциях снизился почти на 20 %. В провинциях, тесно связанных с проблемными экспортными операциями (нефть, металл и т. д.), отменялись челночные рейсы. Доходы упали в среднем на 5 %, при этом самое большое падение составило 40 %. Даже во время китайского Весеннего фестиваля рост доходов составил не 5 %, как в другие годы, а всего 4,6 %².

Последние статистические данные могут вызвать обеспокоенность. По данным Государственного статистического управления Китая, индекс потребительских цен значительно снизился и впервые в современной истории страны достиг отрицательных значений. Эти данные послужили предупреждением о ситуации в национальной экономике и доверии потребителей. Что касается международной торговли, то после ре-

¹ Источник: Специальное исследование, проведенное Ассоциацией автомобильных перевозчиков Китая.

² Источник: Специальное исследование, проведенное Ассоциацией автомобильных перевозчиков Китая.

кордного падения экспорта в ноябре в январе падение объема экспорта составило 17,5 %. Последние данные, полученные из китайских портов, также свидетельствуют о сохранении негативной тенденции. В порту Шанхай объем контейнерных перевозок снизился на 19 % по сравнению с предыдущим годом, порт в дельте реки Чжунцзян также сообщил о значительном снижении перевозок в начале этого года³.

Что делает правительство Китая?

Столкнувшись с резким падением экспорта, правительство Китая приняло решение активизировать потребление китайских товаров на внутреннем рынке и в начале декабря 2008 года разработало пакет мер по стимулированию экономического развития, на осуществление которых выделило 4 триллиона юаней. В декабре, незадолго до завершения 2008 финансового года, министерствам и местным органам управления пришлось очень много потрудиться, чтобы окончательно одобрить проекты, которые уже были готовы и ждали своей очереди на утверждение. В феврале 2009 года Госсовет Китая принял так называемые «10 основных мер» распределения 4 триллионов юаней. Согласно этим «10 основным мерам», отраслями, которые получают преимущества, являются: автомобильная, сталелитейная, текстильная, обрабатывающая промышленность, судостроение, электронная, легкая, нефтегазовая промышленность, цветная металлургия и логистическая отрасль. Параллельно с этими мерами были разработаны и другие меры поддержки.

Что означает этот 4-триллионный пакет мер для логистической отрасли? Первая и наиболее очевидная выгода – это снижение корпоративного подоходного налога с более высокого до 3 % для всех логистических компаний. Хотя транспортные компании уже много лет выплачивают корпоративный подоходный налог в размере трех процентов, на логистические компании это правило не распространялось. Нововведение также согласуется с решением правительства Китая о повышении эффективности логистического сектора экономики. Доля логистического сектора в ВВП страны составила 6,5 % и достигла 16,6 % в добавленной стоимости продукции сектора услуг, который за год понес на 3 триллиона юаней больше расходов, чем аналогичные отрасли в Европе и Америке⁴.

Кроме того, правительство Китая также призывает обрабатывающую промышленность передать ее логистические услуги 3-PL провайдерам логистических услуг для поддержания развития этих провайдеров и распространения специализированных 3-PL логистических услуг в Китае. Ожидается, что в ближайшие годы в стране начнет расти профессионально ориентированный логистический сектор.

Введение новых налогов на горюче-смазочные материалы

Еще одна мера, которая благоприятна для большинства логистических компаний и особенно автотранспортных компаний, – это введение в Китае новых налогов на горюче-смазочные материалы. Они вступили в силу 1 января 2009 года. Правительство Китая отменило различные пошлины и сборы с транспортных компаний и вместо этого увеличило налог на горюче-смазочные материалы с 0,2 юаней за 1 литр бензина до

³ Источник: Специальное исследование, проведенное Ассоциацией автомобильных перевозчиков Китая.

⁴ Источник: www.chinadaily.com.

1 юаня за литр и с 0,1 юаня за 1 литр дизельного топлива до 0,8 юаней за литр. Другими словами, в цену на топливо заложили пошлины и сборы. По состоянию на 13 марта рыночные цены на бензин в Китае составляли 5,1 и 5,33 юаней за 1 литр и 5,73 юаней за 1 литр дизельного топлива. В эту рыночную цену также включены затраты на топливо и новый налог на топливо⁵.

Теоретически замена пошлин и сборов на налог на горюче-смазочные материалы через цену на топливо не увеличит экономическое бремя на транспортные компании. Увеличение налога на горюче-смазочные материалы высчитывалось, исходя из пошлин и сборов, которые должны были выплачивать транспортные компании. Но на деле это не совсем так. Что касается автомобильного транспорта, то сборы, вместо которых ввели налог на ГСМ, – это сборы за управление, дополнительные сборы за автотранспортные терминалы и сборы на содержание дорог. Возьмем, к примеру, Пекин. Сборы на содержание дорог берутся со всех транспортных средств в размере 220 юаней за тонну в месяц. Но местные автотранспортные власти Пекина предоставляют некоторым группам автовладельцев льготы, и реальная сумма сборов на содержание дорог часто бывает меньше, чем 220 юаней. Это же относится и к сборам за управление. Что касается дополнительных сборов в автомобильной отрасли, то многие местные органы власти вообще не берут их, так как грузовые и пассажирские терминалы были приватизированы.

В итоге с транспортных компаний будут взиматься налоги, от которых они в действительности были освобождены. Кроме того, новый налог через цены на топливо не дает компаниям возможности обойти или избежать налогообложения. И хотя в долгосрочной перспективе этот новый налог благоприятен для создания честной конкуренции и улучшения услуг во всей автотранспортной отрасли, в краткосрочной перспективе он ухудшает и без того непростую экономическую ситуацию, с которой столкнулось множество малых автотранспортных компаний.

Каким был 2009 год для китайских автотранспортных компаний?

В первые месяцы 2009 года автотранспортные компании Китая столкнулись с самыми серьезными сложностями за десятилетие. Определенное падение объема перевозок в пассажирском транспорте в конце 2008 года вынудило некоторые компании отменить челночные рейсы по различным маршрутам, и многие автобусы оказались «на приколе», а компании обанкротились из-за своих больших размеров и масштабов работы, а также из-за их особой связи с правительством. Большинство пассажирских автотранспортных компаний в Китае субсидируется и косвенно принадлежит местным правительствам. Что касается грузовых автоперевозок, то здесь частные компании не получают поддержки правительства. Во многих малых семейных компаниях грузовики стояли без работы. Те компании, чей парк грузовиков насчитывает до 10 автомашин и которые соответственно относятся к 4 и 5 категориям транспортных компаний, оказались в очень опасном положении, а некоторые были вынуждены согласиться на поглощение компаниями более высокой категории. Как и в других отраслях экономики, наличие финансовых средств определяет, как долго они смогут продержаться в сложных экономических условиях.

Многие специалисты считают, что после принятия 4-триллионного пакета мер экономического стимулирования китайская экономика во втором полугодии начнет

⁵ Источник: www.chinadaily.com.

расти. После вливания средств в такие отрасли, как сталелитейная, цветная металлургия, текстильная и другие, их восстановление подстегнет спрос на автомобильные перевозки, и таким образом автотранспортная отрасль преодолеет сложный период. Как заявил премьер Госсовета КНР Вэнь Цзябао в своей заключительной речи на Всекитайском собрании народных представителей 13 марта 2009 года, правительство Китая готово вложить дополнительные средства в рынок, когда это потребуется.

Впереди ожидает светлое будущее, и будет справедливо сказать, что самые тяжелые времена для многих китайских автотранспортных компаний уже проходят. И хотя принцип «выживает сильнейший» в итоге повысит эффективность рынка, этот путь не будет легким для более чем 300000 автотранспортных компаний Китая.

Глава 8

Тематический раздел 4:

Краткое описание логистической отрасли

Отрасль логистических услуг развивается в Китае быстрыми темпами, при этом все большее количество грузовых автопредприятий меняет свою традиционную транспортную деятельность на предоставление более современных логистических услуг и все чаще начинает участвовать в мультимодальных и многофункциональных перевозках, в создании логистической сети, помогая компаниям-производителям и коммерческим фирмам развивать свой основной потенциал в рамках цепочки поставок. В некотором смысле автомобильный грузовой транспорт является важнейшей составляющей логистики. Переход от традиционных перевозок к современной логистике – это дело недалекого будущего.

Логистика 3-PL (логистика третьей стороны) – это практичная логистическая модель для китайских грузовых автотранспортных предприятий, которые сочетают логистические теории с практикой и специализируются на предоставлении логистических услуг. В условиях стремительного развития глобализации экономики и формирования новых рынков рынок 3-PL логистики в Китае имеет огромный потенциал.

Конкурентная среда, быстрое развитие современных информационных технологий и жесткая конкуренция на рынке логистических услуг – вот основные характеристики условий работы в Китае. Правительство помогает предприятиям сохранять конкурентоспособность, снижать расходы, повышать качество предоставляемых услуг и распределять производственные риски, а также повышать производительность. Хотя китайские логистические компании получают поддержку со стороны правительства страны и наилучшим образом используют имеющиеся преимущества, но, тем не менее, слабые стороны китайской логистической отрасли очевидны: это различные помехи в законодательной системе, высокие операционные издержки, малые размеры логистических предприятий, невысокие темпы роста логистических средств и нехватка профессиональных сотрудников.

Однако благодаря экономическому росту, энтузиазму компаний, развитию е-экономики, внедрению западных технологий и возможностям, открывающимся перед Китаем после вступления в ВТО, и огромному вниманию, которое уделяет правительство Китая развитию транспортной отрасли, можно быть уверенным, что китайские логистические предприятия ждут светлое будущее. В качестве примера можно привести следующее: в департаменте автомобильного транспорта Министерства транспорта Китая был создан специальный логистический отдел, который занимается развитием логистики в рамках всей страны. Правительство создает высококачественную макросреду, а также вырабатывает гармонизированный, стратегический и выполнимый национальный план для того, чтобы китайская логистическая отрасль в будущем продолжала развиваться.

Глава 9

Несколько слов о перспективах

Непрерывный рост внутренней экономики Китая является прочной основой для автомобильного транспорта как основного вида транспорта, который может гибко реагировать на новые вызовы и качественно и количественно решать стоящие перед ним задачи.

В рамках глобализации экономические, торговые и личные обмены между Китаем и другими государствами постоянно растут. Во всем мире автомобильный транспорт, будучи одним из важнейших видов транспорта, играет значительную роль в содействии экономическому развитию, торговле, туризму, мобильности людей и социальному прогрессу. Одной из основных задач, сформулированных в открытой политике Китая, является активное многостороннее и региональное экономическое сотрудничество. Китай будет лучше подготовлен к поддержанию внутреннего развития и одновременно станет более прозрачным для внешнего мира, что необходимо для всестороннего, гармоничного и устойчивого экономического и социального развития.

Сейчас сотрудничество между Китаем и другими странами вступает в новую стадию. Китай прилагает вполне определенные усилия для развития дружбы, сотрудничества и диалога в области автомобильного транспорта путем более активного и прагматичного решения существующих проблем. И можно считать, что при взаимных усилиях в ближайшем будущем автомобильный транспорт станет одним из основных игроков и внесет значительный вклад в новые достижения Китая.

Список литературы:

1. «Доклад о развитии автомобильного транспорта Китая в 2007 году», China Communications Press.
2. «Дополнение к автомобильному транспорту Китая, 2009 год».
3. «Синяя книга по безопасности дорожного движения в Китае», China Communications Press, 2009 год.
4. «Политика – Реформы – Дорога – Транспорт». Азиатский Банк Развития и Министерство связи Китайской Народной Республики, совместный проект, 2007 год.
5. «Обзор развития транспорта в Азии и Тихоокеанском регионе в 2005 году», Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).
6. «Бюллетень по транспорту и связи в Азии и Тихоокеанском регионе, № 74, Безопасность дорожного движения», Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).
7. «Доклад о развитии автомобильного транспорта в Китае», China Communications Press.
8. «Специальное исследование национального автомобильного и водного транспорта», министерство транспорта, 2008 год.
9. «Ежегодный справочник по коммуникации в Китае», China Communications Press, 2009 год.

