



**ЗАСЕДАНИЕ ВЫСОКОПОСТАВЛЕННЫХ ОФИЦИАЛЬНЫХ  
ЛИЦ ПО ЦАРЭС**

*(Манила; 8-9 Сентября 2007)*

**ПРОГРАММА ПАКИСТАНСКОГО  
НАЦИОНАЛЬНОГО ТОРГОВОГО  
КОРИДОРА**

**ОТ**

**Др. Асад Али Шах  
ЧЛЕН (ИНФРАСТРУКТУРА)  
КОМИССИИ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ  
ПРАВИТЕЛЬСТВО ПАКИСТАНА**

Мнения, приведенные в настоящей презентации, отражают мнение автора и не обязательно отражают мнение или политику Азиатского банка развития (АБР), или его Совета директоров, или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует точность данных, отраженных в презентации, и не возлагает на себя ответственности за последствия при их использовании. Используемая терминология не обязательно соответствует официальной терминологии АБР.

Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории. Однако, английский является официальным языком Азиатского банка развития, и оригинал настоящего документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и юридически правомочным) текстом. При цитировании текста необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке. Азиатский банк развития не гарантирует точности перевода и не несет ответственности за любые отклонения от оригинала.



## Видение Пакистана 2030

*“ Развитый, индустриальный,  
справедливый и процветающий Пакистан  
через быстрое и устойчивое развитие в  
ограниченной ресурсами экономике  
используя знания ”*

3



## Пакистан начал 25 Летний Поиск Совершенства

- Технологические центры
  - Коммуникации
- Известные как конкурентоспособность, инновации и продуктивность
- Будут в центре основных Северо-Южных и Восточно-Западных транспортных коридоров

Это Видение описано

Глобальный Императив  
Наш выбор  
Наша Реализация

4



PLANNING COMMISSION

## ВИДЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

- Улучшить конкурентоспособность торговли Пакистана на международной арене
  - Увеличить долю Пакистана в международной торговле (сейчас только 0.2%)
  - Увеличить экспорт Пакистана от US\$ 17 миллиардов в 2006 до уровня от US\$ 250 – 300 миллиардов к 2030
- Построить эффективную и интегрированную транспортную систему которая будет содействовать развитию конкурентоспособной экономике
- Уменьшить транспортные расходы и расширить возможности
- Обеспечить безопасность в движении
- **Увеличить региональное взаимодействие**

5



PLANNING COMMISSION

## Международная Динамика

Исторический Шелковый Путь–Торговый Маршрут более 2000 Лет



Уже намеченные Основные Международные Мероприятия в Восстановлении этой Сети ..... **ЕС и ТРАСЕКА**

6





## ВИДЕНИЕ НТК

- Разработать стратегический план для содействия логистического и коммерческого развития, делая вклад в экономический рост и **увеличивая региональное взаимодействие**
- Совершенствовать существующую транспортную инфраструктуру и создать новые активы
- Для поддержания международного класса развивать широкий спектр услуг: отгрузка, управление фрахтом, перевозка на грузовиках, страхование, банковские услуги, растаможивание и пограничные терминалы
- Объем препятствий в региональной торговле, особенно в ЦАР
- Внести существенные и качественные изменения в промышленную базу и базу услуг посредством улучшенного экономического подхода, способствуя добавленной стоимости, создавая рабочие места и сокращая бедность

## ОБЩАЯ ТОРГОВЛЯ ПАКИСТАНА (По Объему)

(миллион тон-км)

Данная Общая Торговля Землей (Спрос)	132
Общая Торговля Северо-Южного Коридора (80%)	100
Настоящая Мощность С-Ю Системы	136
Общая Планируемая Торговля по НТК к 2010	38
Общая Планируемая Торговля по НТК к 2012	160

**В рамках Программы Улучшения НТК, мощность НТК увеличиться на 204 бтк к 2012**

11

## СИТУАЦИЯ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ



- Время пребывания контейнеров в портах 7~9 дней — в 3 раза больше чем в развитых странах / Восточная Азия
- Дорожный фрахт (95 % земного фрахта) требуется 4-6 дней между портами и въездом в страну — В два раза дольше по времени, чем в Европе / Восточная Азия
- Качество Перевозки на грузовике, скорость и НИЗКОЕ обслуживание, устаревшие модели / не-европейское соответствие, частное владение (не промышленные)
- Железнодорожные перевозки < 5 % фрахта и от 2 до 3 раз медленнее чем в Китае и США
- Низкое исполнение стоящее экономике 4-6 % от ВВП (в год)

**СУЩЕСТВУЮЩАЯ МОЩНОСТЬ НЕ МОЖЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ 7-8 % УСТОЙЧИВОГО РОСТА**

2

## СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УПОР НТК



### Обоснование:

- Приобрести конкурентоспособное преимущество в быстро глобализирующемся мире
- Увеличить эффективность и способность посредством:
  - ✓ предоставление инфраструктуры мирового класса,
  - ✓ эффективная логистическая цепочка,
  - ✓ плавное разделение государственного и частного секторов ,
  - ✓ лучшее сельско-городское и региональное взаимодействие

Развитие НТК принимает Целостный и Интегрированный  
Подход к:

**Сокращению расходов на коммерцию посредством  
улучшения торговой логистики в сторону международных  
стандартов**

## РАБОЧИЕ МЕРОПРИЯТИЯ, МЕТОДОЛОГИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ



- Межведомственная Специальная Комиссия НТК Премьер Министра, под председательством Заместителя Председателя Комиссии по Планированию (КП), действующая через несколько отраслевых Комитетов
- Создана Центральная Группа НТК (Прав. / ВБ / АБР / JBIC)
- Планы действия были переделаны в **Бизнес Планы Международного Класа** для привлечения инвестиций из частного сектора, как внутреннего так и международного
- **Инвестиции** на сумму более **6 миллиардов долларов США** (ближайшие 5 - 6 лет) должны быть упорядочены стратегически
- Представление дорог для инвесторов как рыночное явление
- Обмен опытом с другими региональными странами по развитию единого коридора

## МОДЕРНИЗАЦИЯ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ



- Увеличить мощность Северо-Южных (С-Ю) и объединенных Национальных Скоростных Дорог
- Коммерческое управление С-Ю скоростных дорог и внедрение Программной Транспортной Системы (начиная с электронных оплат)
- Разделение между не-моторизованным / местным и моторизованным транспортом и через перевозки

**Модернизация скоростных дорог сэкономит Пакистану 2 млрд. долларов США ежегодно**

## Физическая Инфраструктура: Стратегический упор



Основное строительство Инфраструктуры  
Автомобильные дороги, Система Грузоперевозок  
Железные дороги, Порты  
Цифровое / Оптическое Взаимодействие  
Энергетика, Торговля



16



## МОДЕРНИЗАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК



- Сделать Пакистан региональным центром международной торговли/ расширять объем торговли
- Эффективно контролировать перегруз, вид окружающей среды и качество горючего топлива
- Сокращение операционных расходов, достичь эффективного использования топлива и сохранить дорожные активы
- Заменить устаревшие 2-х и 3-х осевые грузовые машины без прицепа
- Содействовать введению современных буксиров/ мульти-осевых, европейского стандарта грузовиков через рационализацию тарифов на импорт
- Стимулировать операции морского флота- утвердить грузоперевозки как отрасль
- Заменить неэффективную МВЕ систему
- Пересмотреть Национальные Спецификации Грузоперевозок и установить придорожный монтаж/конвертацию/модификацию соответственно

19

## Прогресс



PLANNING COMMISSION

- Новая Политика по Грузоперевозке разработана улучшить и стимулировать сектор грузоперевозок при одобрении Кабинета Министерства Индустрии. Инициатива заложена в плане НТК.
- Предложения касательно перехода сектора грузоперевозок в отрасль и его корпорирование рассматриваются для реализации
- Мульти-осевые грузовики соответствующие условиям Евро-III будут разрешены без тарифов для длинных рейсов увеличивая региональное взаимодействие
- Финансирование старых грузовиков по схеме скупки также будут внедряться

20

## РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



- Создать PR Союз Фрахт Бизнеса по защитным технологиям и подвижным составам
- Создать коммерческую среду в сфере железных дорог убирая кросс субсидии
- Внедрить управление частным сектором и финансирование сектора железнодорожного фрахта
- Обеспечить быстрый доступ к грузоперевозкам для PR бизнес фрахта для сокращения времени проезда Карачи-Лахор контейнерных услуг до 28 часов в противовес нынешним 56 часам
- Услуга От Двери до Двери посредством вовлечения частных перевозчиков Железнодорожных Станций

**Конкурентные Железные дороги могут сэкономить Пакистану 1.0 млрд. долларов США ежегодно**

## СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ



- Модернизировать / упорядочить практику торговой и транспортной логистики
- Разработать стратегию содействия торговле
- Ускорить реализацию Таможенных Административных Реформ
- Разработать продвижение фрахта, Страхования, Банковского сектора для поддержки торговой логистики
- Усилить Национальную Торговлю и Комитет Содействия Транспорта
- Реконструировать / модернизировать другие торговые организации (такие как **FPCCI**)
- Информировать о Содействии Торговле — **WTO, SAFTA, ECO**

**Содействие Торговле может сэкономить Пакистану 1.3 млрд. долларов США ежегодно**

## Прогресс



Стратегия продвижения транзитной торговли: **Соответствие  
Международным Стандартам и вступление в Конвенцию TIR 1975**

- **Усиление режимов двустороннего и многостороннего регионального транзита**
  - Пересмотр Соглашения Афганской Транзитной Торговли
  - Операционализация Рамочного Соглашения ЕСО Транзитной Торговли
  - Реализация (Пакистан – Китай - Киргизская Республика - Казахстан) Четырехстороннего Транзитного Соглашения
- **Инфраструктурное Развитие**
  - Строительство железнодорожного узла Чаман-Спинболдак-Кандагар-Хушка
  - Строительство железнодорожного узла Хавелиан-Хунджараб до границы Пакистан-Китай

Объем транзитных договоров с соседними странами  
запланированы для возможности большего доступа

23

## Прогресс



- Нормативные процедуры и возможности для управления внутренним транзитным трафиком
- Мульти-ведомственные приграничные станции в Джамроуд, Чамане, Тафтани, Вагхе
- 4 Таможенные станции вдоль Пакистано-Иранской границы уже действуют; идут работы на 3 приграничных станциях вдоль Пакистано-Афганской Границы, для содействия транзитной торговле через Пакистан (мимо Афганистана) из Центрально-Азиатских Государств
- Пакистанская Автоматизированная Система Таможенной Очистки через Электронный Обмен Данными (ЭОД) была установлена во всех аэропортах, морских и наземных портах
- Предписание Продвижения Отрасли Фрахта и режим Разработки Правил на основе программы аккредитации международных стандартов; 24X7 рабочих часов в портовых таможнях
- В январе 2007 в Карачи состоялась Конференция Международных Двигателей Фрахта и Транспортников, участвовали международные/ ЦАР делегаты; планируется вторая конференция
- Установка сканеров на всех приграничных терминалах
- Программа расширения низкотемпературной цепочки

24

## МОДЕРНИЗАЦИЯ И УЛУЧШЕНИЕ ПОРТОВ



- Порты сократят расходы, улучшат логистику, усовершенствуют существующую инфраструктуру для расширения конкурентоспособной торговли Пакистана
- Отраслевой мастер-план и бизнес-план новых портов
- Причал Порта Карачи и Порта Казим будет углубляться для привлечения судов с большой мощностью
- Сократить время пребывания свободных карго до 3 / 4 дней
- Сократить судовые расходы до международных норм
- Сократить портовые расходы и расходы по управлению терминалами
- Профессиональное управление портом
- Создать Сеть ИТ Портового Сообщества

**Эффективные порты могут сэкономить Пакистану 450 млн. долларов США ежегодно**

## МОДЕРНИЗАЦИЯ АВИАЦИИ И ВОЗДУШНОГО ТРАНСПО



- Развитие и улучшение карго инфраструктуры на важных аэропортах для удовлетворения доставки в цепи современной глобальной поставки
- Односторонняя политика открытого неба
- Спрос основывается на развитии инфраструктуры
- Регионально конкурентные расходы пользователя и цены на топливо
- Разветвление регулирующих, коммерческих и операционных функций
- Либерализация соглашений воздушных услуг
- Поощрение частных авиалиний оперировать на международных маршрутах

Планируются новые соглашения с ЦАР, Европейскими, Восточными и Дальне Восточными Странами

26

## ПРОБЛЕМЫ И СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ



- Развитие новой стратегической структуры для развития бизнеса параллельно с НТК, с планами действий
  - ✓ разносторонняя индустриальная база
  - ✓ разносторонняя база отраслевых услуг (складские хранилища, распространение, оптовая и розничная продажа)
  - ✓ Наиболее эффективная логистическая цепочка
  - ✓ Развитие городских кластеров
  - ✓ Усиленная торговая база
- Полное использование потенциальной экономии свыше 7 млрд. долларов США от эффективности логистики в частном секторе (от торговли к торговле и от правительства к торговым транзакциям) упорядочением сфер складских хранилищ, отгрузки, инвентарный контроль, и эффективная администрация
- Увеличение фокуса сотрудничества с ЦАР (укрепленные торговые, транспортные, отраслевые и энергетические связи и обмены)

27