

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ПО ДОХОДАМ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПАКИСТАНА



ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОЕКТ РЕГИОНАЛЬНОЕ УСОВЕРШЕСТВОВАНИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ УСЛУГ (РУПС ЦАРЭС)

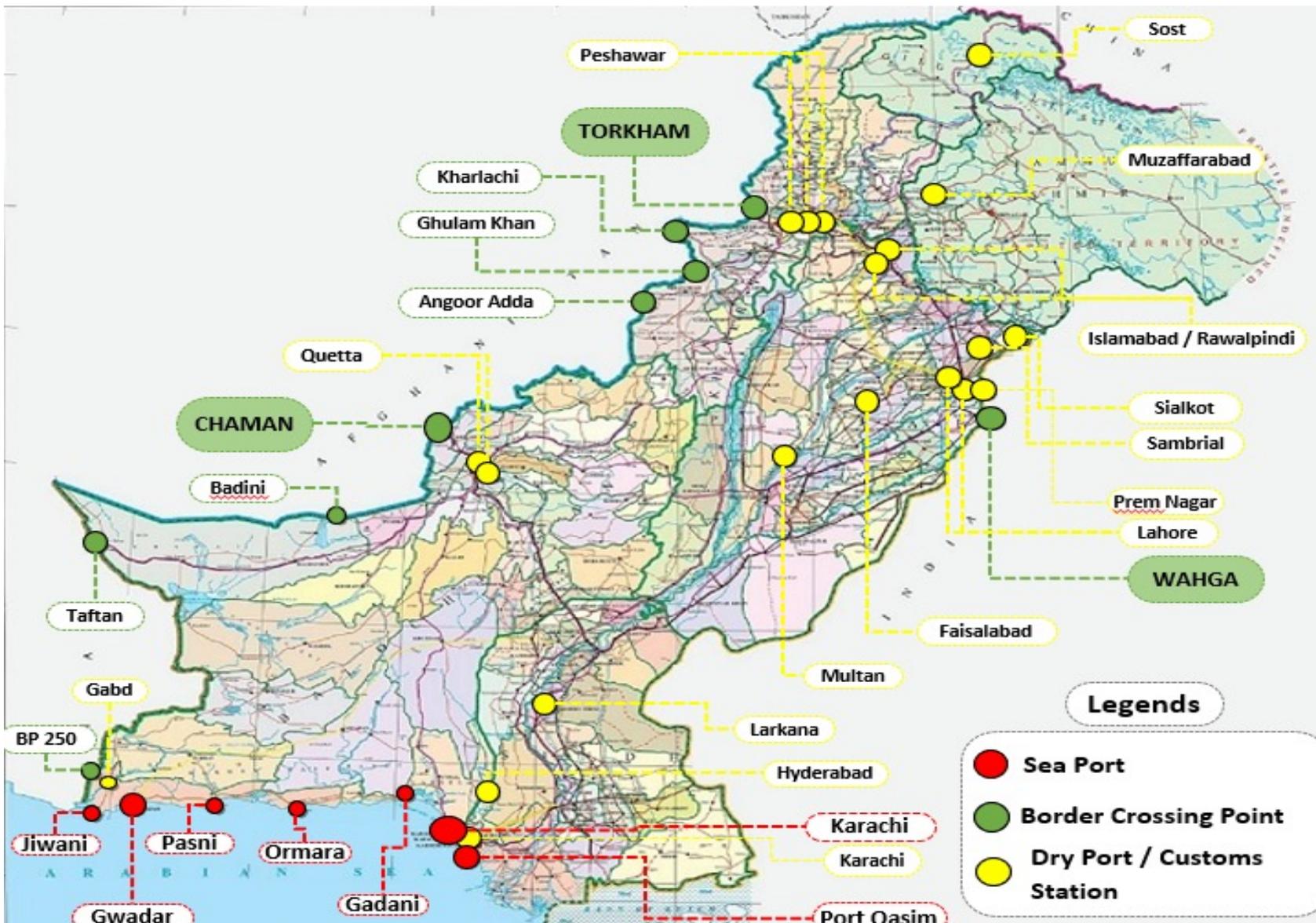
Интегрированная система управления транзитной торговлей (ITTTMS)

Али Раза Ханджра
Директор проекта

Отдел управления проектом РУПС ЦАРЭС, Таможенное подразделение, ФСД

15 августа 2024 года

Пограничные сухопутные порты/ пограничные пункты пропуска Пакистана



Проект РУПС-ЦАРЭС – Контекст и цели



- Проект РУПС-ЦАРЭС намерен сократить время оформления трансграничных грузов на 65% и время оформления пассажиров на 90% *
- ПП Торкхам, Чаман и Вахга в настоящее время выступают в качестве «узких мест» на пути содействия трансграничной торговле и региональной связности в регионе ЦАРЭС.
- Кредитное соглашение на сумму 250 млн долларов США (при софинансировании Правительства Пакистана на сумму 50 млн долларов США) было подписано 26 октября 2016 года. Промежуточные результаты проекта включают:
 - Развитие современной инфраструктуры для содействия трансграничной торговле в Чамане, Торхаме и Вахге.
 - Усиление таможенного контроля для обеспечения безопасности цепочки поставок в регионе ЦАРЭС.
 - Создание Администрации сухопутных портов Пакистана (PLPA) для эффективного управления портами и повышения эффективности портов в соответствии со Стратегической рамочной программой ЦАРЭС до 2030 года.
 - Развитие потенциала государственных ведомств в ПП в консультациях с PLPA.
- ФСД выступает в качестве ведущего исполнительного агентства для проекта РУПС-ЦАРЭС (ITTMS), а NLC отобран в качестве подрядчика на основе одного источника.

Примечание : Исследование времени выпуска ВБ (IBV)

Проект РУПС-ЦАРЭС – Вызовы

- Рационализация тендерного предложения и переговоры заняли более двух лет: контракт по Торкхаму был присужден в декабре 2018 года, а по Чаману — в августе 2019 года.
- Приобретение земли у местных племен заняло почти три года для отмены приказа о пребывании и предоставления NLC фронта работ для строительства.
- Массивный оползень в Торхаме и сидячие забастовки из-за режима одного документа в Чамане еще больше задержали завершение основных этапов строительства.

ПП Торхам:

- Физический прогресс: фактически 90% (запланировано 97%) – будет сдан в эксплуатацию к декабрю 2024 года.

ПП Чаман:

- Физический прогресс: фактически 90% (запланировано 96%) – будет сдан в эксплуатацию к декабрю 2024 года.

ПП Торхам до РУПС-ЦАРЭС в 2019 году



ПП Торхам после РУПС-ЦАРЭС в 2024 году



Генеральный план ПП Торхам



ПП Чаман до РУПС-ЦАРЭС в 2019 году



ПП Чаман в 2024 году



Статус проекта РУПС-ЦАРЭС

Физическая инфраструктура:

- Импортные, экспортные и пассажирские терминалы, административные здания и межведомственные транзитные помещения для физической инфраструктуры 24/7 завершены для ввода в эксплуатацию в режиме 24/7;

Установка оборудования для обеспечения безопасности:

- Установлены современные рентгеновские сканеры грузов;
- Завершена установка электронных весов;
- Завершена установка систем наблюдения в ПП с центром управления;
- Завершена установка блокировщиков системы видеонаблюдения за транспортными средствами;
- Электронные ворота для облегчения прохода пассажиров в процессе установки.

Основные характеристики оборудования ИКТ:

- Прокладка высокоскоростного оптоволоконного кабеля через ПП;
- Установлены дата-центры, стойки, охлаждающие устройства, UPS и другая сопутствующая инфраструктура;
- Установлены устройства обнаружения и тушения пожаров;
- Установлены внутренние/наружные точки доступа Wi-Fi;
- Установлены сетевые кабели и коммутаторы по всей территории и объектам;

➤ Интеграция с WeBOS, ЕОП, МДП и ДГО осуществляется параллельно и завершится к 30 декабря 2024 года.

Физическая инфраструктура проекта РУПС-ЦАРЭС

Государственные агентства при содействии РУПС-ЦАРЭС

- Таможня;
- Федеральное агентство расследований (иммиграция);
- Агентство по борьбе с наркотиками (ANF);
- Санитарная и фитосанитарная (СФС) служба;
- Оператор терминалов;
- Правоохранительные органы (LEA);
- Политическое управление;
- Банки;
- Экспедиторы/агенты;
- Перевозчики/таможенные перевозчики;
- Почтовые услуги.

Инфраструктура/объекты, предоставляемые РУПС-ЦАРЭС

- Таможня (Админ. здание); парковка для грузовиков и других транспортных средств;
- Здание транзитной торговли;
- Бизнес-центр;
- Пассажирский терминал с центрами упрощения процедур;
- Смотровые помещения;
- Склады;
- Помещение для карантина;
- Таможенная лаборатория;
- Кабинки и навесы на въезд/выезд;
- Структурированная парковка для грузовиков и других транспортных средств;
- Кинологические подразделения;
- Многополосные подъездные дороги;
- Зоны проверки;
- Пожарная станция;
- Сторожевые башни;
- Посты безопасности/ворота;
- Межведомственное жилье для офицеров (Чаман);
- Мечеть, поликлиника, кафетерий.

Проект РУПС-ЦАРЭС: Обеспечение безопасности ИКТ

Оборудование для обеспечения безопасности

- Сканеры для предварительного сканирования грузов и обеспечения безопасности
- Сканеры для багажа
- Весовые мосты
- Видеонаблюдение с центром управления
- Система обнаружения и тушения пожаров
- Детекторы взрывчатых веществ и наркотиков
- UVSS / ANPR / Блокаторы/шлагбаумы
- Проходные ворота
- Детекторы Matel
- Радиационные портальные мониторы (SPD/NNDA)

ИКТ-оборудование

- Система контроля доступа
- Электронные ворота с полной инфраструктурой для иммиграции пешеходов
- Дата-центры
- VoIP – IP-телефония
- Коммутаторы ядра/доступа, маршрутизаторы и межсетевые экраны
- Высокопроизводительные вычисления (серверы для приложений и баз данных)
- Хранение данных с ленточной библиотекой
- Внутренние/наружные точки доступа Wi-Fi
- Оптоволоконная сеть 10G на территории кампуса
- Интеграция с WeBOS, ЕОП, TOS, IBMS и ДГО.

Инфраструктура для таможенных и иммиграционных процессов



ОСНОВНЫЕ НАИМЕНОВАНИЯ		ТОРХАМ	ЧАМАН
№	Описание продукта	Кол-во	Кол-во
1	Рентгеновские порталные сканеры для грузовых автомобилей 6 MEV	2	2
2	Рентгеновские сквозные сканеры для грузовых автомобилей 6/4 MEV	2	2
3	Машина для взвешивания и проверки габаритов транспортных средств	11	11
4	Ручное оборудование для отслеживания паров взрывчатых веществ и наркотиков	12	12
5	Оборудование для сканирования багажа пешеходов (туннель 1x1 м)	8	8
6	Оборудование для сканирования пешеходных паллет (туннель 1,3x1,3 м)	2	2
7	Шлагбаумы	38	38
8	Дорожные блокираторы	12	10
9	Электронные шлагбаумы / ABC E-Gates (комплексное решение)	32	32
10	IP-камеры видеонаблюдения (разные категории)	733	681
11	Видеостены для центра управления и контроля	18	18

Содействие торговле и региональная связанность ЦАРЭС

Расширенное содействие торговле:

- Минимальное или полное отсутствие человеческого взаимодействия/перебоев между пунктами въезда и выезда для улучшения содействия торговле;
- Интеграция с Порталом «Единого окна» Пакистана (ЕОП) для обмена данными в режиме реального времени с заинтересованными сторонами;
- Электронный обмен данными (EDI) с региональными экономиками/торговыми партнерами;
- Цифровое неинтрузивное сканирование и въезд/выезд грузов в соответствии с режимами безопасности грузов CSI, С-ТРАТ, МДП и УЭО для обеспечения безопасности цепочки поставок;
- Цифровое профилирование пассажиров и профилирование рисков для повышения удобства обслуживания пассажиров.

Снижение затрат на ведение бизнеса:

- Быстрая электронная проверка документов, оформление, взвешивание, сканирование, оценка транзитных товаров для ускоренного трансграничного перемещения грузов в соответствии с Соглашением ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ) для снижения затрат на ведение бизнеса;
- Формирование компьютеризированных электронных отчетов о транзите (ETR), передаваемых в пункт выезда через интегрированные высокоскоростные каналы передачи данных с целью оформления в сотрудничестве со всеми пограничными органами;
- Повышение профессионального потенциала ведомств в области содействия приграничной торговле;
- Генерирование социально-экономического развития в регионе для сокращения бедности и развития навыков.

«Узкое место» в Торхаме

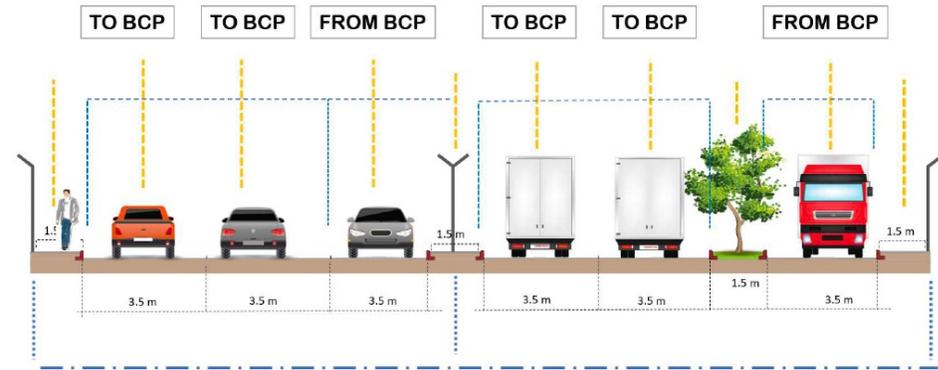


«Узкое место» в Чамане



Рекомендации

Проблема:



- ПП Торхам представляет собой объект с **3+2** полосами движения – афганская сторона – **1+0**.
- ПП Чаман представляет собой объект с **3+3** полосами движения – афганская сторона – **1+1**.
- Оба ПП рассчитаны на пропускную способность **5 000 грузовиков в день** (импорт + экспорт).

Рекомендация:

- Афганистан также может построить аналогичные объекты в Торхаме и Чамане с одинаковой *пропускной способностью грузов и временем пребывания контейнеров*, чтобы обе страны могли воспользоваться преимуществами расширения торговли и коммерции – и предотвратить создание «узких мест» на границе.

Узкие ворота для въезда /выезда:

Проблема:

- В ПП Торхам очень узкие ворота, которые необходимо расширить.
- Та же проблема существует и в ПП Чаман, где ворота Баб-и-Дости закрыты. Груз проходит через очень узкий проход рядом с воротами.

Рекомендация:

- В обоих ПП необходимо расширить ворота для обустройства 5 полос на въезд/выезд, запланированных в рамках проекта ITTMS.



Смена регистрационного номерного знака грузового транспортного средства:

Проблема:

- Регистрационные номерные знаки не размещаются в отведенном для этого месте. Вместо этого они свободно размещаются за лобовым стеклом.
- После пересечения границы осуществляется замена номерных знаков (зарегистрированных в Афганистане и Пакистане).
- Это станет серьезной проблемой после установки системы автоматического распознавания номерных знаков (ANPR) (в рамках проекта ITTMS).

Рекомендация:

- Необходимо препятствовать такой практике и обеспечить строгое соблюдение стандартизированных требований к регистрационным номерным знакам.



Негабаритные/нестандартные грузовые автомобили :

Проблема:

- Транспортные средства, перевозящие сыпучие грузы
- Стандартная высота грузовых рентгеновских сканеров 4,7 метра.
- негабаритные грузовые автомобили не могут пройти через стрелу грузового рентгеновского сканера.

Рекомендация:

- Необходимо внедрить стандартный размер как на стороне Пакистана, так и на стороне Афганистана.



ПРЕДСТОЯЩИЕ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ ПРИГРАНИЧНЫХ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ

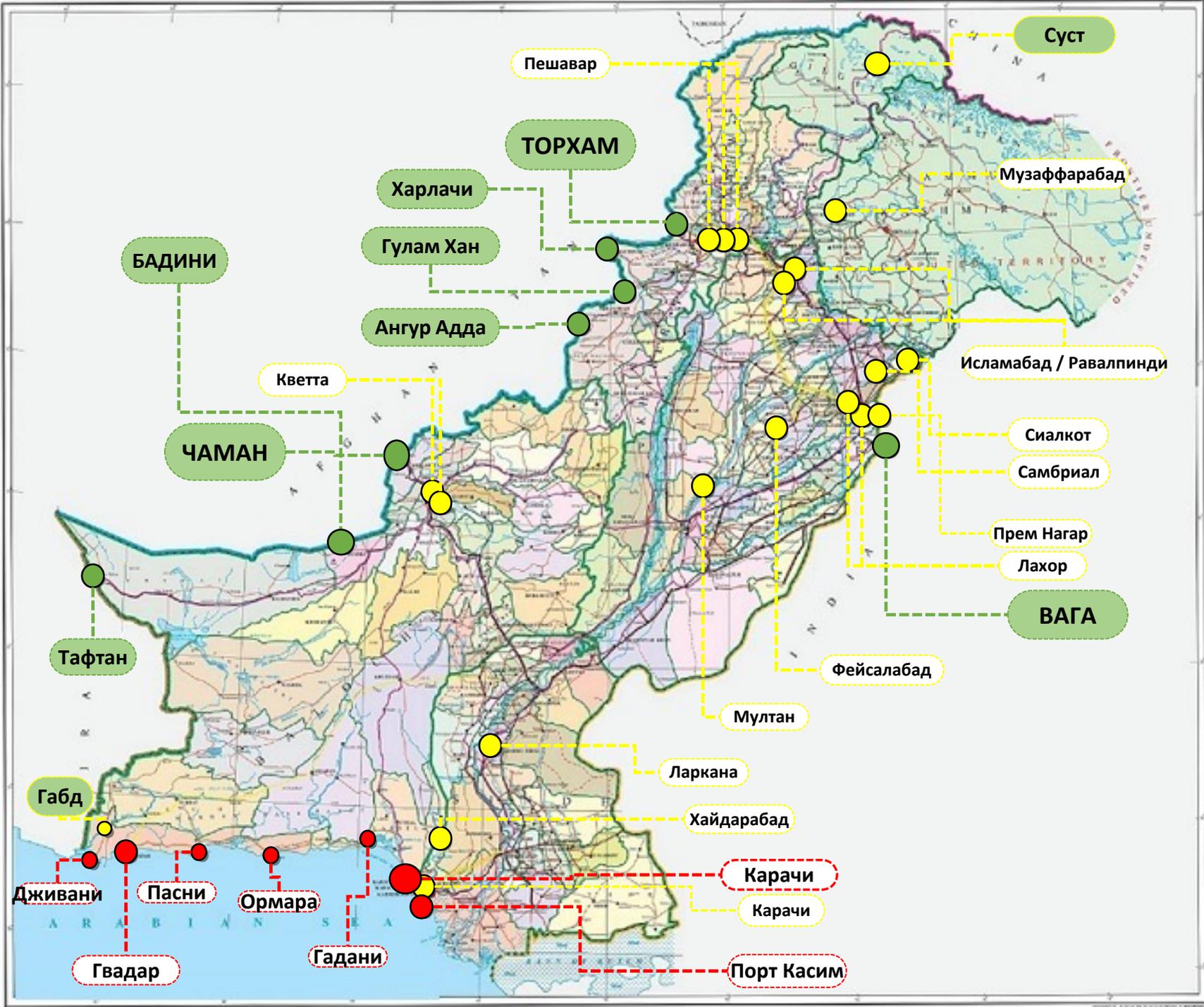
Ориентировочный портфель в области развития – 300 миллионов долларов США

1. Харлачи - (граница ПАК-АФГ)
2. Гулам Хан - (граница ПАК-АФГ)
3. Ангур Адда - (граница ПАК-АФГ)
4. Бадини - (граница ПАК-АФГ)
5. Тафтан - (граница ПАК-Иран)
6. Габд - БП 250 - (граница ПАК-Иран)
7. Вахга (граница ПАК-Индия)
8. Сустан - (граница ПАК-КНР)

Карта Пакистана с морскими портами пограничными пунктами пропуска и сухими портами

Обозначения

- Морской порт
- ПП
- Сухой порт/
Таможенный
пост



Создание Администрации сухопутных портов Пакистана (PLPA)

Проблемы, препятствующие содействию трансграничной торговле

- Плохая портовая инфраструктура и оборудование, а также низкий профессиональный потенциал ведомств в области содействия торговле.
- Низкая конкурентоспособность и неэффективность механизма оформления и контроля грузов.
- Более высокие затраты на ведение бизнеса из-за нерегулируемой платы за обслуживание и нетарифных барьеров.
- Нет структуры для координации, управления сообществом и совместного стратегического планирования.
- Вмешательство различных ведомств и периодическая блокада торговых потоков.

Проблемы, с которыми пришлось столкнуться при создании PLPA

- В мире нет прецедентов: Администрация сухопутных портов Индии и Администрация сухопутных портов Бангладеш не могут учитываться, поскольку они являются организациями с недостаточной эффективностью работы;
- Институциональное противостояние и монополия операторов терминалов;
- Широко рассредоточенные сухопутные порты по всему Пакистану и различия в динамике перемещения на границах;
- Проблемы в межведомственной координации из-за того, что несколько ведомств, работающих в сухопутных портах, имеют свои собственные конкретные сферы деятельности;
- Дилемма нескольких ролей/функций и сохранение экономической структуры при минимальных затратах;
- Низкий потенциал ведомств, работающих в сухопутных портах, противостоящих современным технологиям/методам;
- Традиционное мышление рассматривает PLPA в качестве дополнительного уровня бюрократии.

PLRA – Ключевые цели

- Помощь в **облегчении ведения бизнеса (EOD)** для создания среды, благоприятной для торговли.
- Оказание поддержки в стандартизации **логистики и затрат в пунктах пропуска (портах)**.
- Помощь Правительству Пакистана в развитии современной портовой инфраструктуры для **оформления грузов**.
- Оказание помощи Правительству в **соблюдении передовой международной практики/стандартов** для ведения торговли.
- Приглашение экспертов/капитала из частного сектора для участия в механизмах **государственно-частного партнерства**.

Межведомственная координация для сокращения времени простоя грузов в ПП

- Настойчивость ведомств в проведении **произвольных проверок, отсутствие персонала и системы ручного ввода данных** являются основными причинами длительного времени простоя.
- PLPA **улучшит межведомственную координацию** за счет **улучшения взаимодействия**.
- В настоящее время оформления грузовика занимает около **11 часов**, а скоропортящихся продуктов — около **4,5 часов***.
- Этот процесс начнется со **встреч на уровне сухопутных портов** и будет продвигаться вверх по лестнице.
- Ожидается, что за счет улучшения **межведомственной координации время ожидания может быть сокращено на 65%**.

*ИВВ 2016, 2018 и 2021 годов предполагают сокращение времени простоя с 11 до 4,5 часов и с 4,5 до 2,5 часов соответственно.

Снижение затрат на ведение бизнеса

- В консультативном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами PLPA может **способствовать стандартизации сборов** за различные услуги, предоставляемые операторами терминалов и другими поставщиками услуг в сухопутных портах.
- Было обнаружено, что при **снижении общих сборов** в сухопутных портах на 10% экспорт/импорт из конкретного сухопутного порта увеличивается на **25–30%** (гравитационная модель).
- Рационализация цен, вероятно, привлечет клиентов.
- Конкуренционные сборы (**сниженные на 10%**) могут привести к общему увеличению торговли по сухопутным маршрутам на **25%** за счет увеличения прибыли участников ВЭД.



Управление знаниями и организация обучения

- PLPA будет **обучающейся организацией** с момента своего создания.
- Одним из аспектов является составление **профилей экспортеров/импортеров** с их последующим разделением на различные категории в рамках управления рисками.
- На основании профилей можно легко определить **уровень проверки**.
- PLPA также проведет оценку **местных и международных передовых практик** для внедрения в сухопутных портах Пакистана.
- Еще одним важным аспектом управления знаниями является **доступ и толкование базы данных отсканированных изображений грузовиков и контейнеров**.

Рассмотрение жалоб заинтересованных сторон в ПП

- PLPA предоставит всем заинтересованным сторонам **форум для выражения своих жалоб**.
- В настоящее время пограничные ведомства контролируют взаимодействие с заинтересованными сторонами с этой целью, однако PLPA может оказать содействие заинтересованным сторонам в этом отношении.
- PLPA будет выступать **в качестве менеджера сообщества** и сообщать о проблемах заинтересованных сторон соответствующим **ведомствам и министерствам** посредством своих рекомендаций/мнений.
- В настоящее время различные **стратегии, связанные с торговлей**, формулируют Министерство торговли, TDAP, Управление доходов (ФСД), Национальная тарифная комиссия и т. д.
- PLPA может оценить уже **существующую бизнес-среду** и **существующие стратегии** с точки зрения торговли по сухопутным маршрутам.

PLPA – Организационные цели, основанные на конечных результатах

Некоторые из стратегий, которые могут быть обсуждены PLPA:

- Расширение сухопутной торговли с особым акцентом на **транзитную торговлю**.
- **Максимальная автоматизация** процесса **оформления грузов** в сухопутных портах.
- **Упрощение процессов** и аудит, чтобы предлагать усовершенствования в портах.
- Оформление грузов и транзит товаров в **режиме реального времени**.

Техническое обслуживание оборудования в портах

- Оборудование в **Торхаме и Чамане** является капиталоемким и требует серьезного **технического обслуживания**.
- Есть три варианта :
 - Через «ОЕМ» (оригинального производителя оборудования), что является самым дорогостоящим.
 - Осуществляется операторами терминалов посредством аутсорсинга.
 - Осуществляется оператором терминала с использованием собственной нанятой команды (наименее затратно).
- Независимо от принятого выбора, **PLPA будет обеспечивать своевременный ремонт и техническое обслуживание**.
- PLPA может обеспечить обслуживание физической инфраструктуры.

PLPA в качестве менеджера сообщества

- Необходимо разработать систему **сообщества портов (ПП)** с учетом **роли PLPA**.
- Тогда ввод **данных о транспортном средстве** можно будет осуществлять один раз.
- Отсканированное **изображение** может быть просмотрено всеми ведомствами сразу после въезда транспортного средства и его прохождения через сканер.
- Каждое ведомство на своем компьютере может «очистить» грузовик, нажав на кнопку.
- При этом также будет **записываться время**, потраченное для проверки и оформления каждым ведомством.
- В случае **жалобы** ее можно проанализировать, и ответственность за задержку может быть установлена **PLPA**, инициирующей рассмотрение.

Интеграция с регионом ЦАРЭС

- Эффективная интеграция сухопутных портов в соответствии с конкретными требованиями **ЦАРЭС и ЭККП** является одним из ключевых мандатов PLPA.
- PLPA будет выступать в качестве **центра передового опыта** в области концептуализации и подготовки генерального плана по интеграции сухопутных портов в сеть глобальной цепочки поставок.
- PLPA предложит **комплексную дорожную карту связанных проектов**, обеспечивающую мгновенную интеграцию.
- PLPA будет способствовать **Правительству Пакистана и другим заинтересованным сторонам** в упрощении и стандартизации документов и процедур, а также установке современного оборудования для облегчения процессов оформления грузов, совместимых с региональными и глобальными системами.

Консультативная роль PLPA

- **PLPA** будет специализированной организацией, контролирующей торговлю по сухопутным маршрутам и предоставляющей консультации министерствам и политикам по вопросам упрощения процедур торговли.
- PLPA сможет консультировать по **стратегическому планированию** развития **инфраструктуры** во внутренних районах, а также внутри сухопутных портов для управления будущими потребностями в отношении **обработки грузов** и таможенной очистки.
- PLPA сможет давать обратную связь о действиях различных министерств и ведомств по развитию и продвижению торговли.

Соблюдение показателей эффективности

- Клиенты обычно рассматривают разные варианты, исходя из качества услуг и механизмов для обработки грузов, предоставляемых разными странами.
- Для обеспечения легкого доступа к такой информации рассчитываются различные показатели (индексы).
- К ним относятся **индекс легкости ведения торговли (ЕoТ), индекс эффективности логистики (LPI) и индекс содействия торговле (TFI)** .
- Существуют установленные стандарты, которых необходимо достичь для достижения конкурентной позиции по определенному индексу.
- **PLPA** может изменить ситуацию, **отслеживая индексы и предлагая меры для постепенного достижения конкурентной позиции** среди региональных и глобальных конкурентов.

Автоматизация и комплексное оформление грузов

- Полная **автоматизация и очистка по принципу «одной остановки»** в ПП, скорее всего, потребуют значительного времени и инвестиций, нуждаясь в постоянном внимании со стороны PLPA.
- Основой системы будет **ЕОП** и интегрированные в него подсистемы, такие как модернизированная система **WeBOC** и **ИКТ PLPA**.
- PLPA будет консультировать по вопросам **приобретения автоматизированного оборудования для неинтрузивного контроля (НИ)** для эффективного оформления грузовых транспортных средств и минимизации времени простоя.
- PLPA будет выступать в качестве **координатора** по организации специальных выделенных полос для транзитных грузовиков/МДП, экспортных/импортных грузовиков и порожних грузовиков.

Спасибо!