



## 6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

### 6.1 Задачи рынка

#### 6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

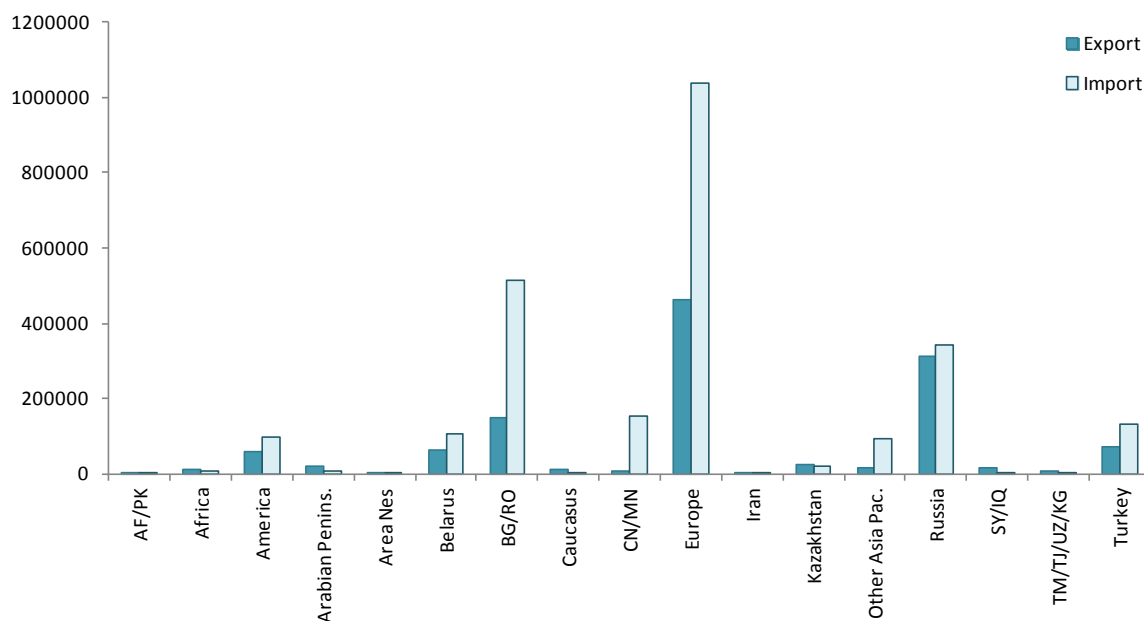
##### Мировые торговые партнеры

Расположенная между Румынией и Украиной Молдова является единственной страной среди европейских стран ТРАСЕКА, не имеющей морских границ. Однако об этом можно поспорить, поскольку порт Джурджулешты, расположенный в месте слияния рек Прута и Дуная, имеет большое значение для морских перевозок. Молдова, наряду с Украиной, относится к группе «северо-западных стран ТРАСЕКА».

Суммарный объем внешней торговли Молдовы составил в 2010 году почти 4,3 млрд. евро. Доля экспорта составила при этом 30%, а импорта - 70%, в результате чего имело место отрицательное сальдо торгового баланса. На Иллюстрации 1 и в Таблице 1 показано распределение объемов торговли между торговыми партнерами. Что касается импорта, основными торговыми партнерами Молдовы являются страны Европы (35%), Болгария/Румыния (17%), Украина (16%) и Россия (11%). В совокупности их доля составляет почти 80% всего импорта. Такая же доля (80%) от общего объема экспорта приходится на трех торговых партнеров: Европу (36%), Россию (24%) и Румынию/Болгарию (12%).

Следует отметить, что подавляющее большинство товарных потоков из/в Республику Молдова не проходит по основному восточно-западному коридору ТРАСЕКА. Импорт из стран Кавказа и Средней Азии составляет 0,9% от общего объема импорта, в то время как экспорт в эти регионы достигает 3,3%. С другой стороны, торговля с Турцией имеет большее значение (4,5% от общего объема импорта и 5,4% от общего объема экспорта), однако соответствующие товарные потоки перемещаются в направлении Север-Юг.

Иллюстрация 3: Торговые партнеры Молдовы, 2010 г., тыс. евро



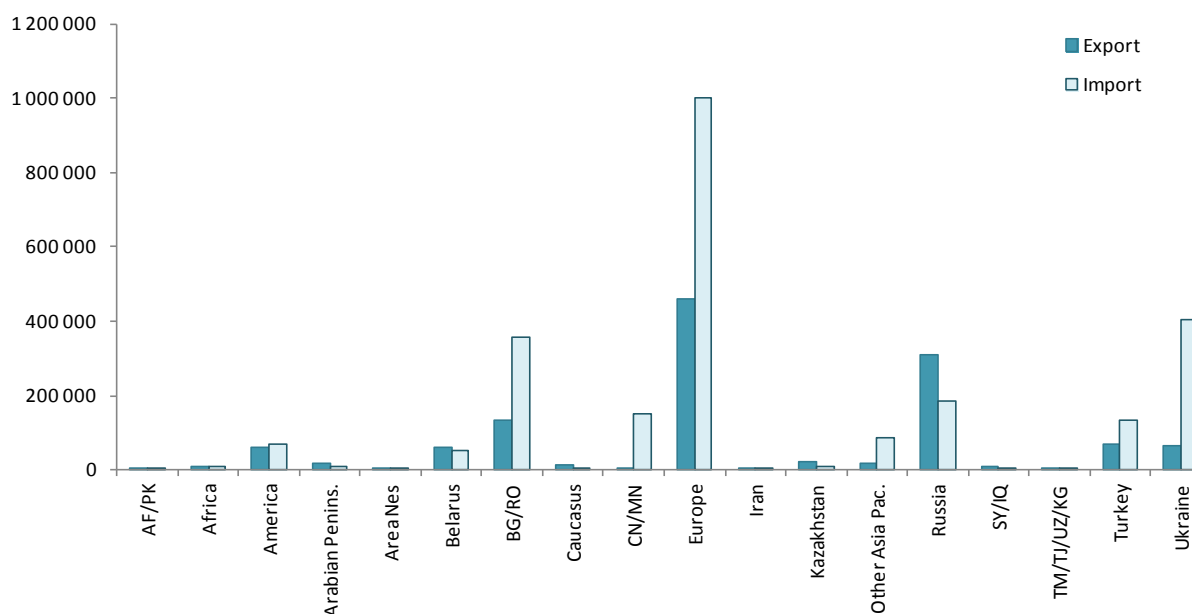
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



## Логистические процессы и морские магистрали II

Анализ торгового потенциала Молдовы с учетом только частично или полностью пригодных для контейнеризации товаров не показывает каких-либо существенных изменений в географическом распределении и объемах товарных потоков Молдовы. Наиболее заметное отличие выражается в сокращении доли импорта из России с 11,4% до 7,4%. Можно также отметить, что лишь небольшая часть грузов транспортируется навалом, поскольку пригодные для контейнеризации товары составляют 97% экспорта и 83% импорта Молдовы

**Иллюстрация 4: Торговые партнеры Молдовы, торговый потенциал, 2010 г., тыс. евро**



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

**Таблица 3: Распределение торговых партнеров Молдовы, 2010 г., % от объема**

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	3.23%	4.66%	3.66%	2.81%	4.79%	3.48%
Аравийский полуостров	0.28%	1.42%	0.62%	0.33%	1.34%	0.67%
Афганистан-Пакистан	0.07%	0.04%	0.06%	0.09%	0.02%	0.06%
Африка	0.30%	0.83%	0.46%	0.36%	0.62%	0.44%
Беларусь	3.58%	4.81%	3.95%	2.07%	4.94%	3.04%
Болгария-Румыния	17.14%	11.63%	15.48%	14.47%	10.63%	13.18%
Др. страны Азии и Тихоок. региона	3.08%	1.26%	2.53%	3.56%	1.29%	2.80%
Европа	34.68%	35.64%	34.97%	40.33%	36.49%	39.04%
Иран	0.02%	0.19%	0.07%	0.03%	0.20%	0.08%
Кавказ	0.14%	1.00%	0.40%	0.17%	1.03%	0.46%
Казахстан	0.61%	1.79%	0.97%	0.44%	1.84%	0.91%
Китай-Монголия	5.08%	0.43%	3.68%	6.01%	0.44%	4.14%



## Логистические процессы и морские магистрали II

Кырг-Тадж-Турк-Узб	0.16%	0.52%	0.27%	0.15%	0.54%	0.28%
Прочие зоны	0.09%	0.00%	0.07%	0.11%	0.00%	0.07%
Россия	11.38%	24.22%	15.25%	7.44%	24.67%	13.23%
Сирия-Ирак	0.04%	1.22%	0.39%	0.05%	0.75%	0.28%
Турция	4.46%	5.41%	4.75%	5.34%	5.38%	5.35%
Украина	15.64%	4.93%	12.41%	16.25%	5.03%	12.47%
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

В отношении торгового потенциала Республики Молдова в количественном выражении можно отметить следующие особенности:

- Импорт в количественном выражении (в тоннах) в 1,7 раз превышает экспорт, в то время как в стоимостном выражении имело место превышение почти в два раза.
- В области экспорта доминирует торговля со странами ЕС (40,5%), а в области импорта - с Украиной (39%).
- Товарные потоки, имеющие отношение к «LOGMOS», восточно-западному коридору, составляют лишь 4,4% экспорта и 1,4% импорта. Товарный обмен в направлении Север-Юг с Турцией, Болгарией и Румынией в сумме составляет 46,4% от общего объема экспорта и 32,5% от общего объема импорта. Это преобладание товарных потоков в западном направлении и в направлении с севера на юг наглядно проиллюстрировано на Иллюстрации 5 ниже.

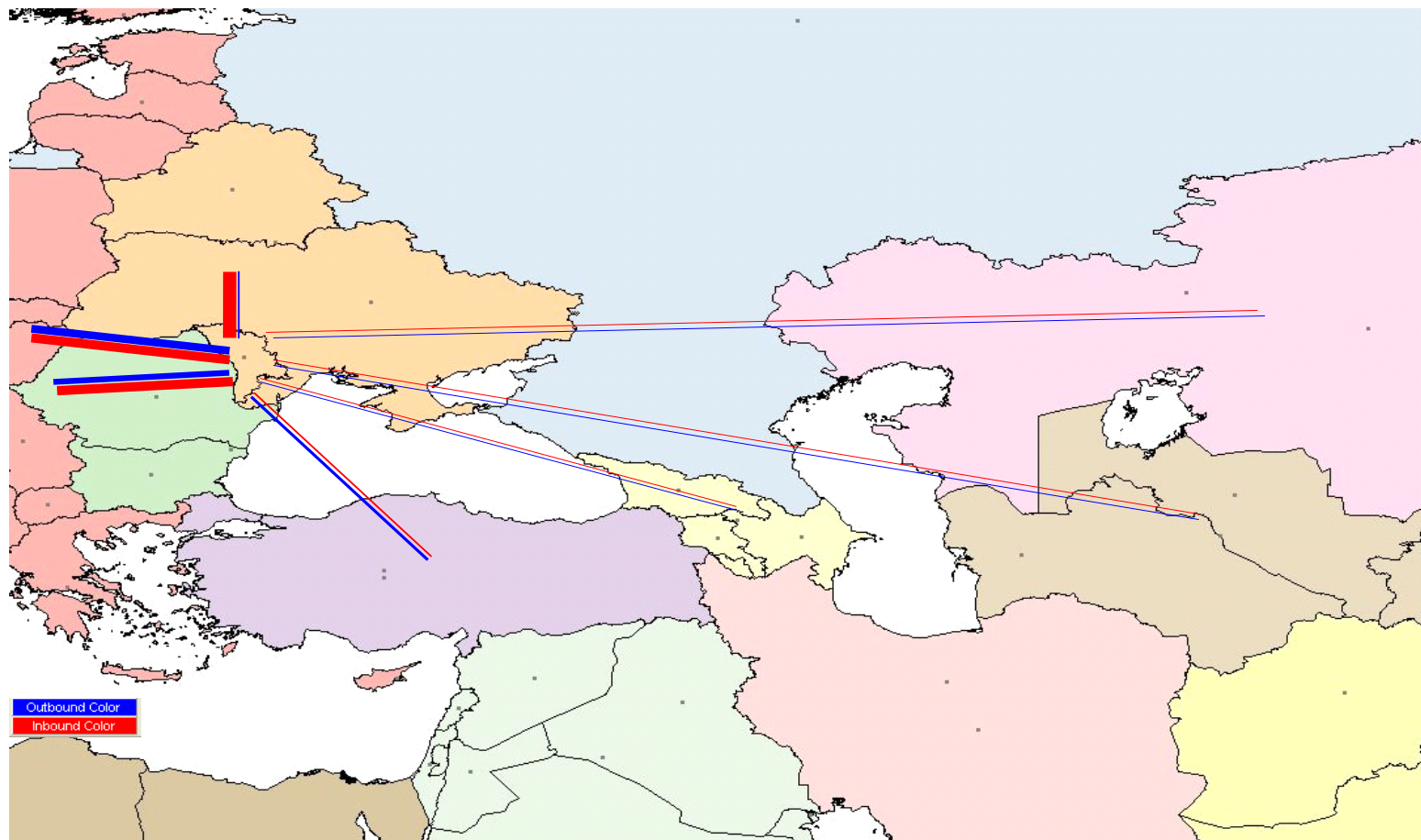
**Таблица 4: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %**

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	243 391,3	376 959,4	30,73%	27,42%
Европа	320 976,4	373 140,8	40,52%	27,15%
Кавказ	12 453,9	3 834,9	1,57%	0,28%
Казахстан	18 767,5	10 848,3	2,37%	0,79%
Кырг-Тадж-Турк-Узб	3 540,9	5 115,0	0,45%	0,37%
Турция	124 151,1	69 001,7	15,67%	5,02%
Украина	68 784,1	535 689,5	8,68%	38,97%
<b>Всего</b>	<b>792 065,1</b>	<b>1 374 589,5</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 5: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





### 6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА

Для перспективного развития транспортной инфраструктуры и логистических центров в целях расширения торговли между странами ТРАСЕКА важно также рассмотреть товарную структуру торговых потоков. На Иллюстрации 5 и в Таблице 4 ниже подробно представлена структура импорта в Молдову из других стран ТРАСЕКА и Европы.

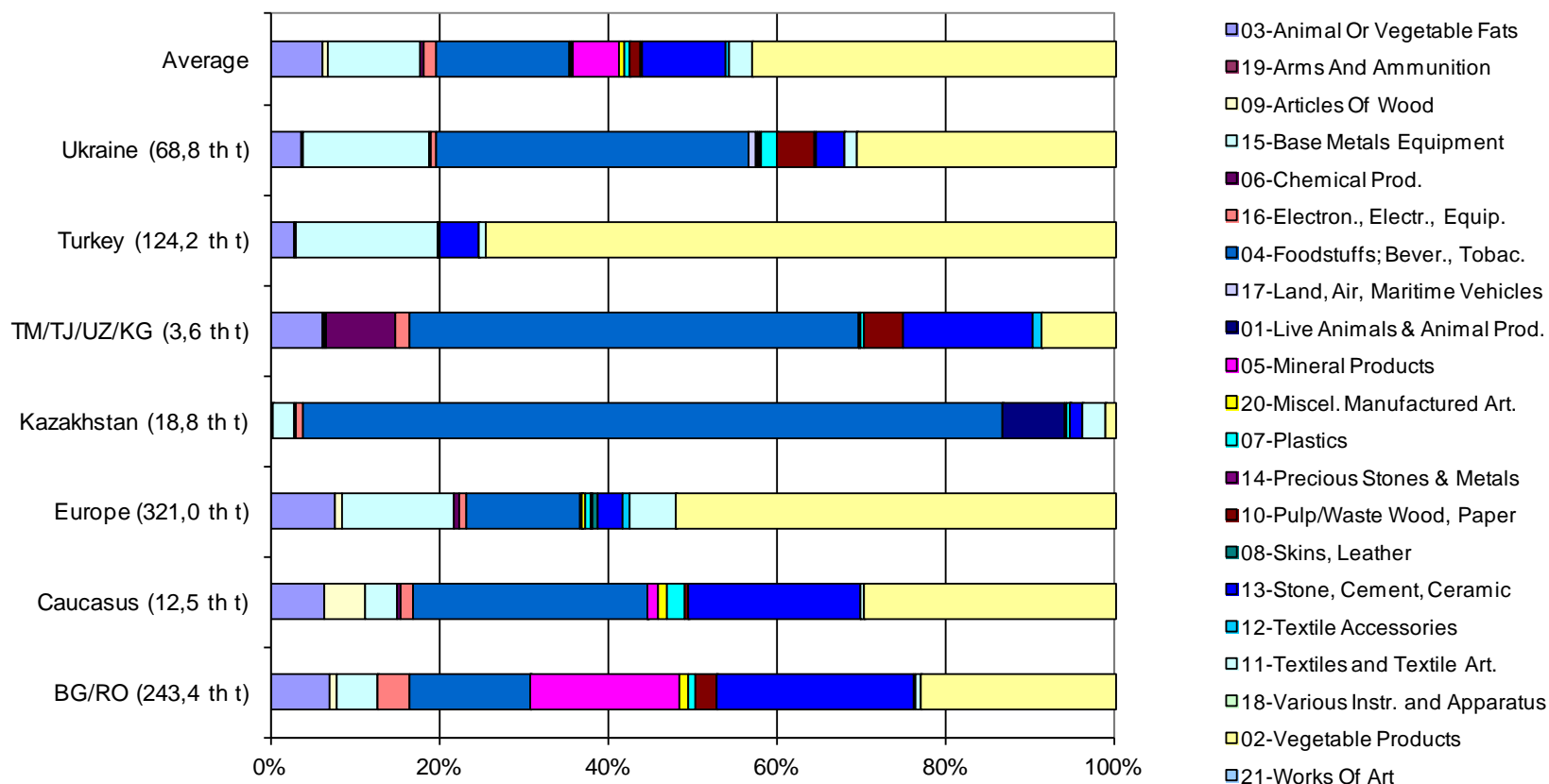
На основе приведенных данных можно сделать следующие выводы:

- В целом, три основные категории товаров представлены минеральными продуктами (20,6%), поставляемыми из Украины, Болгарии/Румынии и Турции, металлическим оборудованием (12,7%) из Украины, Турции, Болгарии, Румынии и Европы, а также продуктами растительного происхождения (12,4%), которые поставляют все торговые партнеры.
- Импорт из стран Кавказа, Казахстана и стран юго-восточной части ТРАСЕКА в основном (более 70%) представлен только одной группой товаров, а именно: «продукты питания, напитки и табачные изделия», «металлическое оборудование» и «продукты химической промышленности», соответственно.

Что касается экспорта, в товарной структуре преобладают «продукты растительного происхождения», в основном, из Европы, Турции, Болгарии, Румынии и Украины, составляя почти 43% от общего объема экспорта. Второе место среди экспортируемых товаров (16%) с большим отрывом занимает группа «продукты питания, напитки и табачные изделия», затем следуют «металлическое оборудование» (11%) и «камень, цемент, керамика» (около 10%). Если добавить к ним «животные или растительные жиры» (6,2%) и «минеральные продукты» (5,5%), то суммарный объем указанных выше шести товарных групп составит более 90% от общего объема экспорта из Молдовы.



Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Молдову, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade







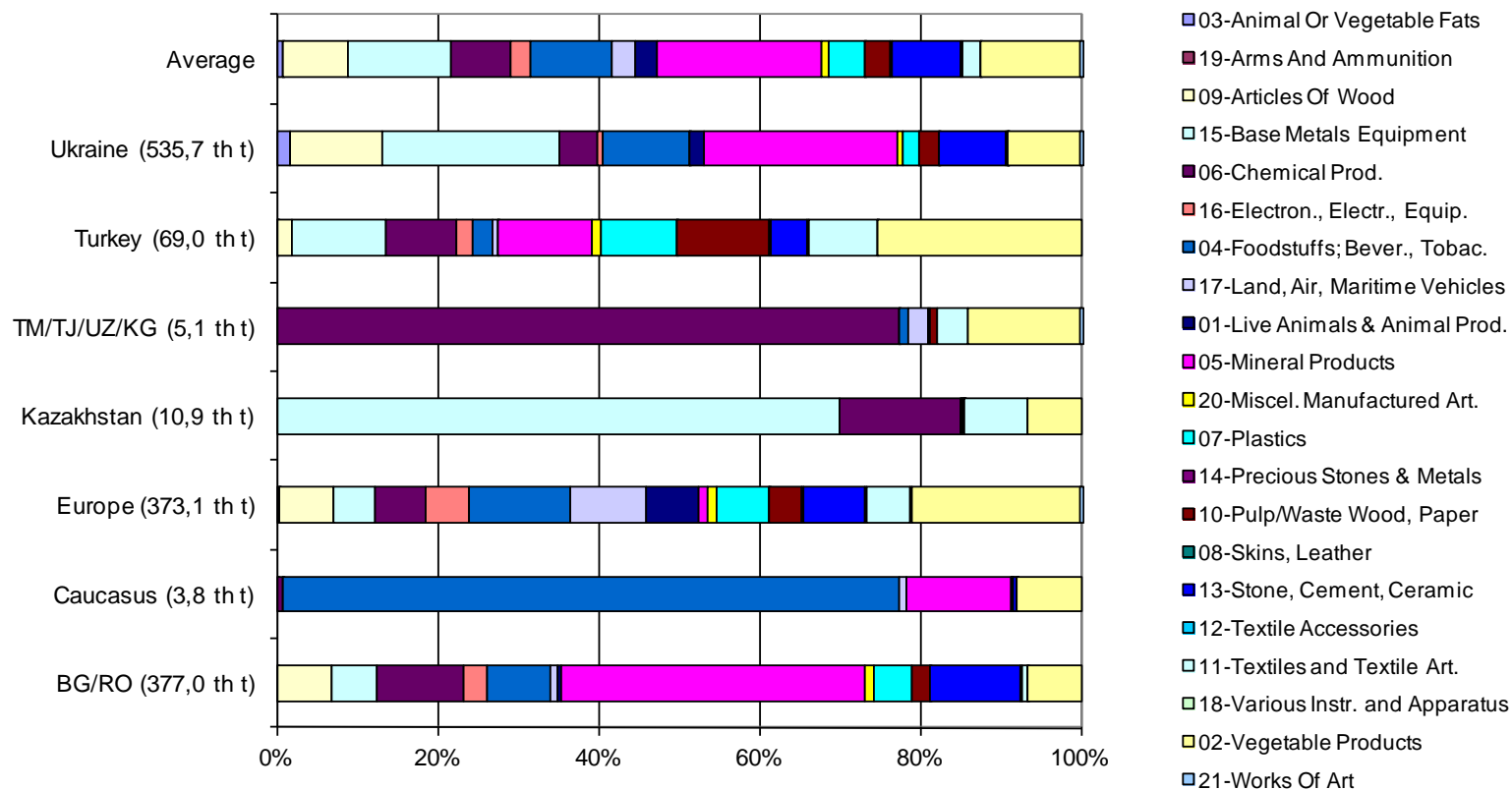
Таблица 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Молдову, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Украина
Животные или растительные жиры	321,90	965,90	n/a	n/a	n/a	33,23	9 357,63
Оружие и боеприпасы	n/a	24,90	n/a	n/a	n/a	12,25	n/a
Изделия из древесины	25 565,50	25 334,41	n/a	n/a	n/a	1 320,18	60 565,20
Основные металлы и оборудование	21 494,70	19 375,33	0,79	7 606,04	0,85	7 992,78	118 456,30
Химическая продукция	40 394,90	23 342,55	29,58	1 631,84	3 957,81	6 118,22	25 743,19
Электронное и электротехническое оборудование	10 532,10	19 883,56	2,13	4,44	0,52	1 346,45	3 437,94
Продукты питания, напитки, табачные изделия	30 398,70	47 200,26	2 936,58	13,38	57,64	1 737,46	57 454,66
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	2 814,00	35 305,12	35,55	n/a	122,76	496,96	592,45
Живые животные и продукты животного происхождения	1 707,60	24 180,20	n/a	n/a	n/a	14,21	9 720,25
Минеральные продукты	142 462,90	4 575,03	503,66	n/a	n/a	8 011,35	127 930,08
Различные промышленные товары	4 373,60	3 881,04	0,03	0,55	n/a	720,79	3 419,05
Пластмассы	17 731,50	24 342,74	0,07	n/a	16,00	6 614,57	11 394,38
Драгоценные камни и металлы	0,00	8,80	n/a	n/a	n/a	1,50	1,58
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	8 268,90	15 051,33	2,10	29,47	45,42	7 926,11	13 187,99
Шкуры животных, кожа	230,10	1 207,34	0,01	1,97	n/a	103,09	71,41
Камень, цемент, керамика	42 666,40	28 283,90	19,55	n/a	n/a	3 147,33	45 103,68
Текстильные аксессуары	584,70	1 010,53	0,02	0,00	n/a	76,86	85,71
Текстиль и текстильные изделия	2 859,90	20 252,99	0,50	843,77	194,18	5 890,30	738,72
Инструменты и аппаратура	85,10	974,78	0,38	0,00	n/a	20,36	44,33
Растительные продукты	24 466,90	77 939,98	303,96	716,80	719,80	17 417,72	48 384,87
Произведения искусства	n/a	0,10	n/a	n/a	0,03	n/a	0,07
<b>Импорт всего</b>	<b>376 959,40</b>	<b>373 140,79</b>	<b>3 834,90</b>	<b>10 848,26</b>	<b>5 115,01</b>	<b>69 001,70</b>	<b>535 689,49</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Молдовы, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade







Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Молдовы, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Украина
Животные или растительные жиры	16 909,20	24 789,49	805,42	53,82	217,09	3 532,83	2 553,53
Оружие и боеприпасы	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Изделия из древесины	2 259,10	2 673,75	584,77	9,05	10,55	169,81	56,98
Основные металлы и оборудование	11 562,20	42 633,76	491,51	459,09	8,70	20 855,82	10 326,15
Химическая продукция	371,30	2 015,95	49,60	60,60	291,14	4,54	172,88
Электронное и электротехническое оборудование	9 075,00	2 515,38	184,72	128,96	57,51	17,27	468,15
Продукты питания, напитки, табачные изделия	34 686,00	43 014,54	3 441,90	15 563,29	1 886,78	68,27	25 495,92
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	156,60	847,69	14,97	2,07	0,04	11,08	494,25
Живые животные и продукты животного происхождения	102,10	123,77	0,26	1 408,64	n/a	n/a	150,46
Минеральные продукты	42 948,20	24,60	146,08	n/a	n/a	n/a	203,54
Различные промышленные товары	2 688,20	1 534,83	142,06	29,75	7,62	1,02	60,06
Пластмассы	1 835,00	1 863,60	246,49	70,70	12,25	64,35	1 344,60
Драгоценные камни и металлы	n/a	7,10	0,00	0,00	n/a	0,44	0,00
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	5 974,80	475,07	55,00	0,92	160,98	26,39	3 084,42
Шкуры животных, кожа	23,80	2 182,44	0,19	0,03	n/a	128,58	31,11
Камень, цемент, керамика	56 984,90	9 041,39	2 541,04	279,04	544,64	5 926,83	2 330,81
Текстильные аксессуары	396,10	3 214,80	0,09	0,40	36,69	13,53	40,84
Текстиль и текстильные изделия	1 477,50	17 432,81	64,79	506,04	0,08	945,27	943,85
Инструменты и аппаратура	39,20	25,30	0,88	0,95	0,62	n/a	11,78
Растительные продукты	55 902,10	166 560,08	3 684,07	194,16	306,25	92 385,01	21 014,75
Произведения искусства	n/a	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Экспорт всего</b>	<b>243 391,30</b>	<b>320 976,36</b>	<b>12 453,85</b>	<b>18 767,52</b>	<b>3 540,94</b>	<b>124 151,05</b>	<b>68 784,09</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



## 6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

С учетом целей «LOGMOS», направленных на организацию мультимодальных услуг по непрерывной транспортировке грузов от двери до двери, все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Среди наиболее критических аспектов следует упомянуть портовые интерфейсы для операций, услуг, процедур и т.д. между сушей и морем.

### 6.2.1 Система портов и морские линии

#### Система водных путей Молдовы – основные характеристики

Система водного транспорта Республики Молдова включает в себя два ключевых внутренних водных пути (ВВП) – реки Днестр и Прут и 430 метров берега на реке Дунай. Днестр и Прут пригодны для судоходства лишь на определенных участках в результате естественного заиления и отсутствия регулярных дноуглубительных работ.

В настоящее время река Днестр активно используется для местных перевозок, международные (пассажирские и грузовые) перевозки ограничены двумя паромными станциями - Сороки и Косэуць. Река Прут используется для транспортировки строительных материалов, в частности, песка, щебня, гравия, угля.

Судоходные условия на реках Днестр и Прут позволяют осуществлять перевозку грузов на баржах или караванах барж общим дедвейтом 1000 т и 600 т, соответственно.

В соответствии с данными Управления водного транспорта при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ на 2012г..., по ВВП Молдовы ходят 50 судов. Под флагом Молдовы по внешним водным путям (море и река-море) ходят 378 судов. Большинство судов находятся в плохом техническом состоянии и не соответствуют действующим нормам и стандартам.

Инфраструктура водного транспорта Республики Молдова включает 1 морской порт (на базе Дуная), 3 речных порта (на Днестре, на данный момент порты не производят работы по погрузке-разгрузке), один грузовой порт в Варнице (расположенный на Днестре, также не производит работы по погрузке-разгрузке), а также речной порт в Унгенах (расположенный на Пруте).

Основной порт Молдовы находится в Джурджулешты и обеспечивает выход через Дунай в Черноморский регион и на международные направления. (см. также отчет по внутренним водным путям проекта «LOGMOS» –[web link])

#### Транспортные компании Молдовы

Отрасль грузоперевозок Молдовы представлена рядом международных и местных компаний, которые включают, но не ограничиваются следующими: Cargo-Partner SRL, Elia, ELIA LTD, Itia-Sped International SRL, Iumbo-Trans LTD, MD-TRANS, Megatrans SRL, Moldcontainer LTD, Movers-Auto SRL, Politrans, POLITRANS LOGIST, Pro-Logistic SRL, Quehenberger-Hellmann Moldova SRL, Rg-Cargo, Simplextrans LTD, Simplextrans LTD, Tbn Interlog SRL, Translogistic LTD.

Большинство из вышеуказанных компаний предоставляют услуги наземного транспорта, некоторые участвуют в мультимодальных (земля-море или воздух-море) перевозках. Только местные операторы - ГП «Бакул-Маловата» и частные компании, которые были созданы в результате приватизации - ОАО «Neptum-M», ООО «Gelecom» и ООО «Laromalex» - обеспечивают морские перевозки. Большинство из этих компаний не имеют собственных судов, а арендуют их у государства; эксплуатируемый флот устарел и не



## Логистические процессы и морские магистрали II

может быть обновлен в обозримом будущем из-за слабых финансовых возможностей операторов.

ГП "Бакул-Маловата" предоставляет услуги Ro-Pax, выполняя рейсы между двумя населенными пунктами на Днестре - Старое и Новое Маловата (Дубоссарский район) 7 дней в неделю. Компания на 100% принадлежит государству; она эксплуатирует единственный паром, построенный в 1970-е гг. в Красноярске (Россия). Судно осуществляет до 7 рейсов в день в обоих направлениях и вмещает около 100 единиц транспорта и около 400 пассажиров. По словам пользователей парома, услуги предоставляются бесплатно и пользуются популярностью у пассажиров, путешествующих между Кишиневом и Дубоссарами. Для поддержания функционирования паромных перевозок Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова поддерживает компанию «Бакул-Маловата» с точки зрения обеспечения регулярного оперативного обслуживания паромного судна, покрытия расходов на топливо и запасные части.

### Порт Джурджулешты

Международный свободный порт Джурджулешты (МСПД) располагается на территории 120 га и имеет статус свободной экономической зоны (СЭЗ). Он состоит из нефтеналивного терминала, погрузочно-разгрузочных и складских мощностей для зерновых продуктов и промышленной зоны. Нефтяной и зерновой терминал являются действующими, в 2011 году сданы в эксплуатацию новый контейнерный терминал и площадка для генеральных грузов, первое судно с контейнерами обработано в начале 2012 года.

Иллюстрация 8: Генеральный план МСПД



Благодаря своему расположению на Нижнем Дунае, при имеющейся глубине до 7м, МСПД может принимать как речные, так и морские суда (дедвейтом до 10 000 тонн). Порт позиционируется как:

- Единственный прямой пункт перевалки и распределения грузов в и из Республики Молдова по принципу река-море.



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Региональный центр логистики на границе ЕС с доступом к автомобильным, железнодорожным, речным и морским маршрутам.
- Перспективное место для развития бизнеса, из-за удачного стратегического расположения порта, наличия тримодальной транспортной инфраструктуры, невысоких цен и уникального таможенного и налогового режима.

Порт расположен на 133,8 км (72,2 морской миле) реки Дунай на юге Молдовы, между Румынией (и, следовательно, Европейским Союзом) и Украиной. МСПД пользуется преимуществами своего местоположения на международных торговых и транспортных маршрутах, в частности, в водном коридоре Рейн - Майн - Дунай. Он соединяет железнодорожные системы европейского и российского стандарта, а также международные сети автодорог. МСПД соединен фидерным сервисом с Констанцей и Марпортом (Стамбул), крупнейшими черноморскими портами по перевалке контейнеров.

Генеральный план (см. Иллюстрацию 8 выше) формирует основы и руководящие принципы для дальнейшего планирования и развития МСПД. Предполагается создать в нем четыре различных функциональных зоны:

- Нефтеналивной терминал (функционирует).
- Сухогрузный порт.
- Свободная промышленная зона.
- Административный центр.

Нефтеналивной терминал (см. Иллюстрацию 9) включает один причал, резервуарный парк, состоящий из восьми резервуаров; погрузочно-разгрузочное оборудование танкер-грузовик (имеется в виду инфраструктура по разгрузке и хранению нефтепродуктов, включая оборудование по погрузке нефтепродуктов на автомобильный транспорт) и, с середины 2008 года, оборудование для погрузки-разгрузки железнодорожных цистерн. Причал может принимать морские суда и речные баржи с осадкой 7 м и обеспечивать погрузку-разгрузку до трех различных видов нефтепродуктов одновременно. Технические параметры:

- Тримодальная транспортная инфраструктура, состоящая из причала с глубиной не менее 7 м, подъездной дороги и планируемой подъездной железнодорожной ветки.
- Общая вместимость - 63600м<sup>3</sup>, разделенная между 8 танками емкостью от 4200 до 12600 м<sup>3</sup>.
- Максимальный объем перевалки - более 2 млн. тонн в год.



### Иллюстрация 9: Сооружения нефтеналивного терминала МСПД



В 2008-2010 гг. компанией Danube Logistics был завершен первый этап строительства многоцелевого сухогрузного терминала, рассчитанного на шесть причалов и способного обрабатывать типовые навалочные грузы, такие как зерно и строительные материалы, а также контейнеры.

Для перевалки навалочных грузов и контейнеров используются порталные краны. В 2007 году бизнес-партнер Danube Logistics – компания Trans Cargo - установила специальное оборудование для погрузки зерна на суда, а также зернохранилища общей емкостью 45 тыс. тонн.

Глубина воды у шести причалов варьируется - один причал с глубиной 7 м обслуживает морские суда, а другие, с глубиной 3-5 м, предназначены для речных судов. Технические параметры:

- Тримодальная транспортная инфраструктура, включающая шесть причалов, подъездные автодороги и железнодорожное сообщение со странами СНГ и ж/д системами со стандартной шириной колеи.
- Площадь склада - 2000 м<sup>2</sup>.
- Открытая площадка для хранения навалочных грузов – 160м x 35м = 5600 м<sup>2</sup>
- Открытая площадка для хранения контейнеров и генеральных грузов - 60м x 45м = 2700 м<sup>2</sup>.





**Иллюстрация 10: Контейнерный терминал МСПД (эскизный проект)**



Таможенный режим и услуги призваны быть привлекательными для потенциальных пользователей:

- Экспорт: товары, происходящие из МСПД<sup>1</sup> и экспортируемые из МСПД в остальные регионы Молдовы или за рубеж, освобождаются от любых форм таможенных пошлин, за исключением формальной оплаты таможенной процедуры.
- Импорт: товары, импортируемые в МСПД из других регионов Молдовы или из-за рубежа, освобождаются от любых форм уплаты таможенных пошлин, за исключением формальной оплаты таможенной процедуры.
- Автономные торговые преференции - с 1 марта 2008 г. Республика Молдова получает преимущества от новой схемы торговых преференций, предоставленных Европейским Союзом, известные как Автономные торговые преференции (АТП). АТП позволяют ввозить в ЕС практически все товары, произведенные в странах-бенефициарах, без количественных ограничений и таможенных пошлин, за исключением импорта вина, телятины и некоторых рыбных продуктов, к которым применяются тарифные квоты.
- По имеющейся информации, таможенные услуги в порту осуществляются на высоком профессиональном уровне и являются эффективными и прозрачными.

Danube Logistics предлагает ряд дополнительных услуг своим клиентам, в том числе арендаторам планируемой свободной промышленной зоны:

---

<sup>1</sup> Под товарами, происходящими из МСПД, понимаются любые товары, полностью произведенные или подвергнутые достаточной обработке на территории МСПД, при условии, что они изменили свою позицию в соответствии с классификационным кодом на уровень одной из первых четырех цифр, или что окончательная стоимость товаров, экспортируемых из МСПД, превышает начальную стоимость импортированных в МСПД товаров, по меньшей мере, на 35%, в связи с добавленной стоимостью.



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Логистика: перевалка, хранение, дистрибуция и другие транспортные услуги для нефтепродуктов, сыпучих сухих грузов, контейнерных и генеральных грузов.
- Портовые услуги: обслуживание судов включают, но не ограничивается такими услугами, как снабжение питьевой водой и продовольствием, агентские услуги, услуги буксира и лоцманской проводки, услуги связи, вывоз мусора и т.д.
- Аренда земельных участков и офисов: кратко- и долгосрочная аренда площадей в МСПД с электричеством, газом, водой, телекоммуникациями, дорожной инфраструктурой, а также в непосредственной близости от железнодорожной и портовой инфраструктуры.
- Административные услуги: кратко- и долгосрочные договоры аренды офисных площадей, полностью мебелированных или без мебели (см. ниже).

### Иллюстрация 11: Офисное здание МСПД (фото от марта 2009 г.)



Менеджмент порта обеспечивает высокий профессионализм, соблюдение безопасности и экологических стандартов. Деятельность менеджмента соответствует всем соответствующим конвенциям, правилам и директивам ЕС, которые строго соблюдаются сотрудниками службы безопасности компании 24 часа в сутки:

- Комплексный план реагирования в случае опасности.
- Комплексный план реагирования на случай пожара и чрезвычайных ситуаций (на всей территории и в офисах действует запрет курения и открытого огня).
- План реагирования в случае природных катастроф 3-го уровня (в процессе разработки).
- Внутренние программы обучения для всех сотрудников.

Силами МСПД запущен регулярный еженедельный фидерный сервис между Джурджулешты и Марпортом (контейнерным хабом Турции на Мраморном море). Тем самым предполагается привлечь весь контейнерный импорт и экспорт молдавской внешней торговли, который ранее транспортировался через порты Одесского региона и украинскую территорию с высокими общими транзитно-транспортными издержками.

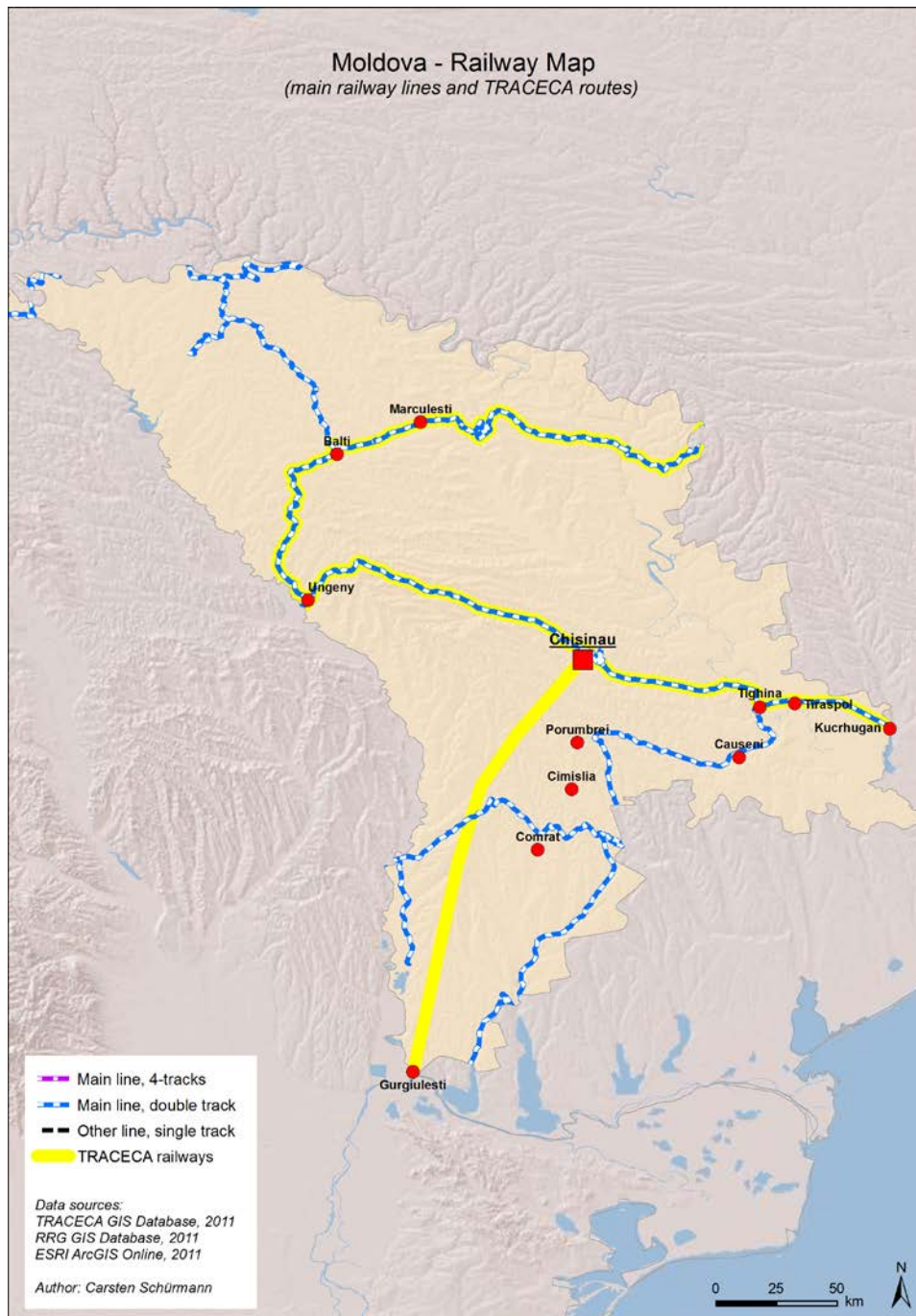




Проект «LOGMOS» будет предпринимать дальнейшие шаги в поддержку реализации данного проекта ММ, предполагающего фидерные перевозки контейнеров непосредственно в и из Молдовы, а также развитие молдавского экспорта грузов в контейнерах.

### 6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 12: Железнодорожная карта Молдовы



Источник: TRACECA (2011)

Железнодорожная сеть Молдовы, представленная на Иллюстрации выше, составляет 1157 км эксплуатационных ж/д путей (включая участок Кагул-Джурджулешты). Она



включает три железнодорожные магистрали, пересекающие территорию Молдовы с востока на запад и две - с юга на северо-восток:

- Северная: от Унген на румынской границе через Бельцы (второй по величине городе Молдовы) до Слободки в Украине;
- Центральная: от Унген через Кишинев и Тирасполь (Приднестровье) в Одессу и Ильичевск в Украине;
- Южная: от Кантемира на румынской границе в Бессарабию на украинской границе, а оттуда в Ильичевск и Одессу к югу.
- Порт Джурджулешть-Кагул
- Галац (Румыния) – Джурджулешты (Молдова) – Рени (Украина) – Каушаны (Молдова) – Бендеры (Молдова) – Новосавицкая (Молдова) – Кучурганы (Украина).

Железнодорожная сеть Молдовы, в основном, находится в хорошем техническом состоянии. Однако проведенные 3 года назад работы по модернизации путей между Кишиневом и МСПД были выполнены не на должном уровне качества. В результате пришлось сокращать вес поездов и количество вагонов, а также снижать эксплуатационную скорость, которая на некоторых участках не превышает 10-15 км/ч.

Парк дизельных локомотивов, в основном, устарел, в последнее время были приняты меры по сокращению нелегальной торговли топливом.

Железнодорожные тарифы в Молдове, как правило, высокие, по сравнению с соседними странами и автомобильным транспортом.

Большинство железнодорожных путей имеют традиционную для стран СНГ ширину колеи (1520 мм). Однако в 2006 году в Молдове был построен 14-километровый участок со стандартной шириной колеи (1435 мм). В МСПД имеется двухпутная ж/д ветка (с шириной как 1520 мм, так и 1435 мм), что позволяет пропускать через порт грузы, прибывающие или отправляемые в любую из соседних стран, без смены колесных пар или перевалки. Для прочего трафика возможность смены тележек имеется в Унгенах, недалеко от границы с Румынией. В Унгенах и Кишиневе имеются мощности для обработки 20-футовых контейнеров, но в настоящее время для транзита грузов контейнерные поезда не используются, и мультимодальные перевозки практически отсутствуют.

Южный маршрут железной дороги (через Бессарабию в Украину) играет важную роль, поскольку он обеспечивает сообщение с украинскими портами Одесса и Ильичевск и сырьевыми регионами Украины. Маршрут через Тирасполь (через автономную территорию Приднестровья) был закрыт в течение многих лет и вновь открыт в 2008 году благодаря посредничеству ЕС.

Реализуемое в настоящее время удлинение магистрали Кантемир-Кагул в южном направлении до Джурджулешт также имеет большое значение, поскольку она обеспечивает прямое сообщение между Кишиневом и МСПД.

Запланирован только один крупный проект по развитию ж/д инфраструктуры: перевод линии Кишинева-Унгены на стандартную колею.

### **Железнодорожный грузовой терминал, Кишинев**

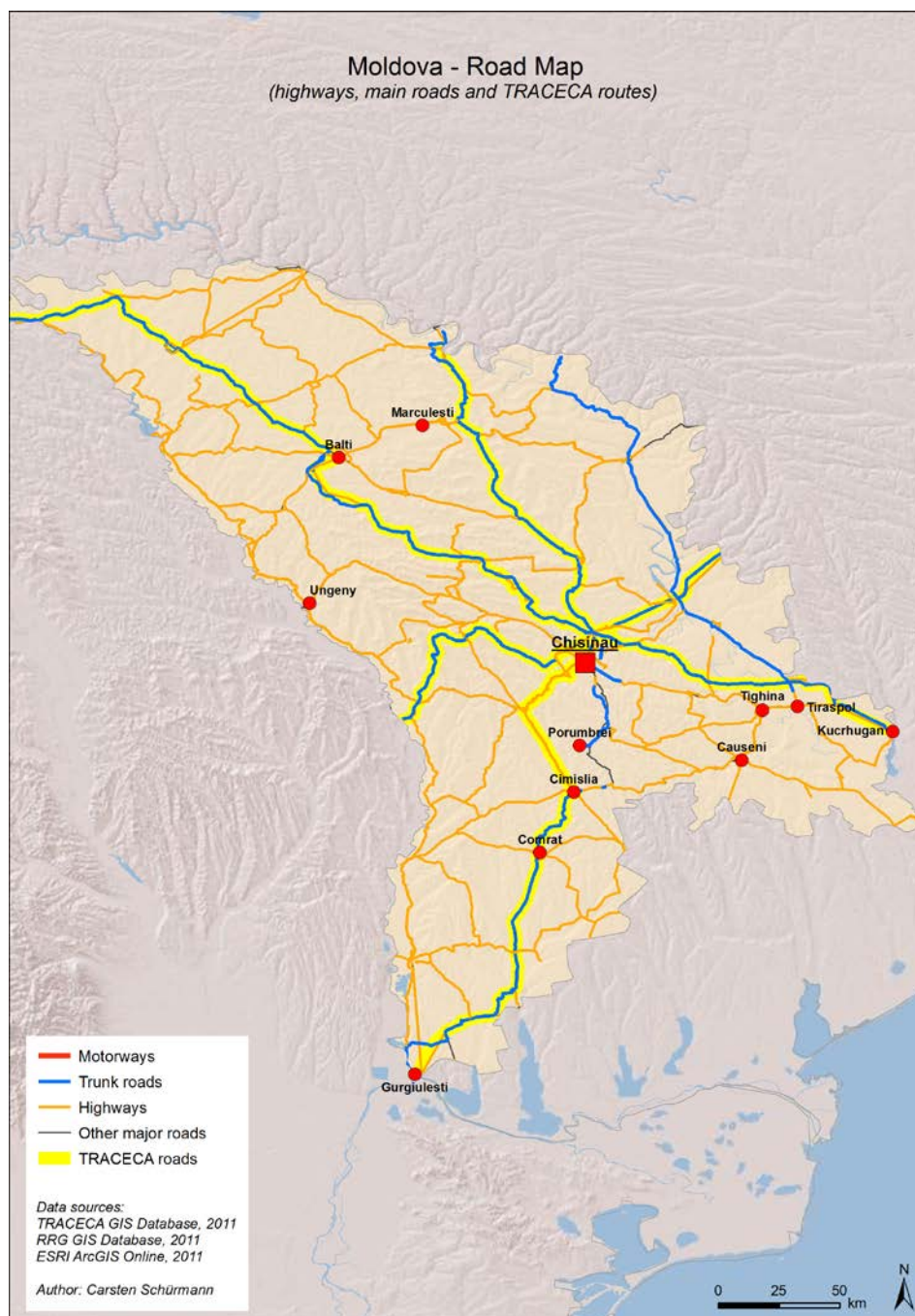
Терминал имеет большую территорию и достаточно хорошо оснащен. В нем имеются порталные краны грузоподъемностью до 20 футконтейнеров. Некоторые из них в настоящее время находятся в нерабочем состоянии, но могут быть отремонтированы или заменены. Еще с советских времен имеется склад с въездной железнодорожной веткой, позволяющей осуществлять погрузку и выгрузку товаров из вагонов. Специальные



условия для хранения грузов с регулируемым температурным режимом и опасных грузов отсутствуют.

### 6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 13: Карта автомобильных дорог Молдовы



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Сеть автомобильных дорог Молдовы имеет крестообразную форму с Кишиневом в центре пересечения дорог. М14 проходит из Кишинева в северном направлении через Бельцы; М3 ведет на юг к Джурджулештам; М1 - на запад в направлении Бухареста и М21





- в восточном направлении через Приднестровье и далее в Украину, переходя в магистраль М5, связывающую Киев с Одессой и Ильичевском.

Основные приоритетные направления инвестиций в дорожный сектор в порядке их значимости:

- Реконструкция трассы М3 Кишинев-Джурджулешты. Было подготовлено технико-экономическое обоснование при финансовой поддержке ТРАСЕКА, уже ведется строительство на некоторых участках. Ориентировочная стоимость восстановительных работ составляет 750 млн. долл. США. Северная часть дороги (Кишинев-Комрат) будет финансироваться совместно правительством Молдовы и ЕБРР; южная часть (Комрат-Джурджулешты) – правительственной организацией США Millennium Challenge Corporation (МСС) из общего бюджета в размере 300 млн. долл. США для дорожного сектора Молдовы.
- Модернизация участка трассы М13 Бельцы-Кишинев протяженностью 135 км. Это самое оживленное шоссе в Молдове, пропускающее 15 000 автомобилей в сутки. Работы по модернизации, как ожидается, будут финансироваться за счет ЕБРР.
- В долгосрочной перспективе рассматривается вопрос о развитии автомобильного маршрута по территории Молдовы, связывающего Западную Украину с портами Одесса и Ильичевск, который обеспечит более прямой и короткий путь, чем через украинский город Винница (240 км юго-западнее Киева).

Состояние дорожной сети Республики Молдова далеко не однородно. Некоторые дороги находятся в хорошем состоянии, а другие – в плохом или очень плохом. Проблема техобслуживания дорог неоднократно освещалась ранее в различных материалах. Например, обновленная версия Транспортной стратегии Молдовы, подготовленная Всемирным банком в 2002 году, классифицировала большую часть автодорог сети как "низкого качества" или "крайне низкого качества"; в документе сообщалось, что ежегодное финансирование технического обслуживания автодорог составляло лишь 1% от общей стоимости дорожных фондов. Еще один доклад Всемирного банка в 2004 году и справочная информация, полученная в рамках подготовки одного из проектов дорожного сектора в 2007 году, свидетельствуют о том, что проблема сохраняется.

## 6.3 Упрощение торговли и транзита

### 6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития морских магистралей:
  - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
  - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2



## Логистические процессы и морские магистрали II

- операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
- прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
  - **Процедурный процесс** в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.
  - **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о перевозках на одном море, поскольку:
    - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
    - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
    - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
    - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.
  - **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
    - «Обзоры стран», как показано далее,
    - Презентации для семинаров и совещаний.
  - Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
    - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:



## Логистические процессы и морские магистрали II

- информирования (клиентов и операторов)
- заполнения деклараций
- предварительных уведомлений (для таможни и других органов)
- взимания сборов, налогов и платежей
- Концепция «комплексного обслуживания» и ее расширение до системы «Единого окна»
- Системы и методы управления рисками
- Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
- Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
- Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
- Обучение (управление, организация ИТ...)

### 6.3.2 SWOT анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT анализа процедур торговли и транзита, действующих в Молдове.

**Таблица 7: SWOT анализ процедур торговли и транзита**

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Поддержка и серьезное конструктивное отношение государства к транспортной отрасли и водному транспорту в частности,</li><li>• Высокая компетенция кадров</li><li>• Использование передового международного опыта и европейских экспертов (EU Policy Advice Team) при создании и реализации стратегии развития транспортного сектора страны</li><li>• Создание СЭЗ как законодательный шаг государства, как создание экономических условий для развития транспортного сектора и его инфраструктуры</li><li>• Готовность государства нести расходы на обеспечение работы МСПД (строительство автономной ж/д ветки, модернизация автодороги)</li><li>• Проведены скрупулезные исследования, описания состояния главных дорог, составлены планы и программы по их реабилитации и строительству с определением стоимости работ.</li><li>• Предоставление автономного офиса в Кишиневе администрации МСПД.</li><li>• Использование международных отношений для реализации планов и стратегии развития водного транспорта (увеличение высоты мостов, соединяющих с Румынией, для</li></ul>
------------------------	---



## Логистические процессы и морские магистрали II

	<p>создания возможности развития порта и перевозок вверх по течению реки Прут до города Унгень включительно)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Профессиональное отношение управляющей компании Danube Logistics к работе по формированию, строительству и развитию СЭЗ и МСПД в т.ч., использование современных технологий и приоритет в развитии к высоко тарифным грузам.</li><li>• Гибкость и привлекательность к грузопотокам (два типа ж/д колеи, тарифы...)</li><li>• Инвестирование Danube Logistics собственных средств в развитие и строительство в порту.</li><li>• Совместные компромиссные решения администрации порта и управляющей компании по организации работы и развитию транспортного узла.</li><li>• Прозрачность информации о работе порта.</li><li>• Использование Danube Logistics высокопрофессиональных и международных признанных консультантов и подрядчиков.</li></ul>
<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Отсутствие современных логистических центров</li><li>• Отсутствие специальных условий для хранения грузов с регулируемым температурным режимом и опасных грузов</li><li>• Отсутствие в стратегии необходимости привлечения крупных международных логистических операторов (комбинированные, интермодальные перевозки)</li><li>• Влияние Приднестровья на ж/д транзит (в конце марта 2012 года президент Приднестровья Евгений Шевчук и премьер-министр Молдовы Влад Филат договорились о восстановлении железнодорожного сообщения)</li><li>• Отсутствие комплексного разностороннего объективного анализа со стороны Молдовы плюсов и минусов, доходов и потерь транзитных интермодальных перевозок (причин падения грузопотока в т.ч.)</li></ul>
<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Повышение доходов от интермодальности и ж/д транзита</li></ul>
<b>УГРОЗЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Уже начатое сворачивание ж/д и кранового хозяйства в порту Рени может привести к дальнейшему отказу Украины от его эксплуатации. Замораживание Украиной порта Рени приведет к уменьшению ж/д потенциала Молдовы, доходов от транзита, потере рабочих мест и т.д.</li></ul>