

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

МОЛДОВА

Май 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | ВВЕДЕНИЕ | 6 |
| 2 | НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА | 8 |
| 3 | ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА | 10 |
| 4 | НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА | 13 |
| 5 | ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР МОЛДОВЫ | 15 |
| 6 | СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ | 17 |
| 6.1 | Задачи рынка..... | 17 |
| 6.1.1 | <i>Национальная торговля: экспорт и импорт</i> | 17 |
| 6.1.2 | <i>Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА</i> | 21 |
| 6.2 | Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта | 26 |
| 6.2.1 | <i>Система портов и морские линии</i> | 26 |
| 6.2.2 | <i>Наземные перевозки: железнодорожный транспорт</i> | 32 |
| 6.2.3 | <i>Наземные перевозки: автомобильный транспорт</i> | 34 |
| 6.3 | УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА..... | 35 |
| 6.3.1 | <i>Общий обзор</i> | 35 |
| 6.3.2 | <i>SWOT анализ</i> | 37 |
| 7 | ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ | 39 |



ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

| | |
|---|----|
| Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS» | 10 |
| Таблица 2: Проекты, осуществляемые в Молдове при поддержке МФО | 15 |
| Таблица 3: Распределение торговых партнеров Молдовы | 18 |
| Таблица 4: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой. | 19 |
| Таблица 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Молдову . | 23 |
| Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Молдовы | 25 |
| Таблица 7: SWOT анализ процедур торговли и транзита | 37 |
| Таблица 8: Отобранные пилотные проекты в Молдове | 39 |

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

| | |
|--|----|
| Иллюстрация 1: Общая карта Молдовы | 5 |
| Иллюстрация 2: Расположение таможен Республики Молдовы | 13 |
| Иллюстрация 3: Торговые партнеры Молдовы | 17 |
| Иллюстрация 4: Торговые партнеры Молдовы, торговый потенциал | 18 |
| Иллюстрация 5: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой | 20 |
| Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Молдову..... | 22 |
| Иллюстрация 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Молдовы..... | 24 |
| Иллюстрация 8: Генеральный план МСПД..... | 27 |
| Иллюстрация 9: Сооружения нефтеналивного терминала МСПД | 29 |
| Иллюстрация 10: Контейнерный терминал МСПД..... | 30 |
| Иллюстрация 11: Офисное здание МСПД | 31 |
| Иллюстрация 12: Железнодорожная карта Молдовы | 32 |
| Иллюстрация 13: Карта автомобильных дорог Молдовы | 34 |



СПИСОК АББРЕВИАТУР

| | |
|---------|---|
| EUBAM | Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине |
| LOGMOS | Логистические процессы и морские магистрали |
| MCC | Millennium Challenge Corporation |
| PAIES | Система предварительного обмена информацией |
| SIDA | Шведское агентство международного сотрудничества в области развития |
| TEN-T | Трансъевропейская транспортная сеть |
| АТП | Автономные торговые преференции |
| ВБ | Всемирный банк |
| ВВП | Внутренние водные пути |
| ГП | Государственное предприятие |
| ДОЛОГ | Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов |
| ЕБРР | Европейский банк реконструкции и развития |
| ЕИБ | Европейский инвестиционный банк |
| ЕС | Европейский Союз |
| ЕСТР | Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки |
| ЕЭК ООН | Европейская экономическая комиссия ООН |
| КДПГ | Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов |
| МДА | Международные донорские агентства |
| МДП | Международные дорожные перевозки |
| МЛЦ | Международный логистический центр |
| ММ | Морские магистрали |
| МСПД | Международный свободный порт Джурджулешты |
| МФО | Международная финансовая организация |
| МФК | Мировой финансовой кризис |
| ОАО | Открытое акционерное общество |
| ООН | Организация Объединенных Наций |
| ООО | Общество с ограниченной ответственностью |
| ОСЖД | Организация сотрудничества железных дорог |
| РМ | Республика Молдова |
| СЛКП | Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах |
| СМА | Европейское соглашение о международных автомагистралях |



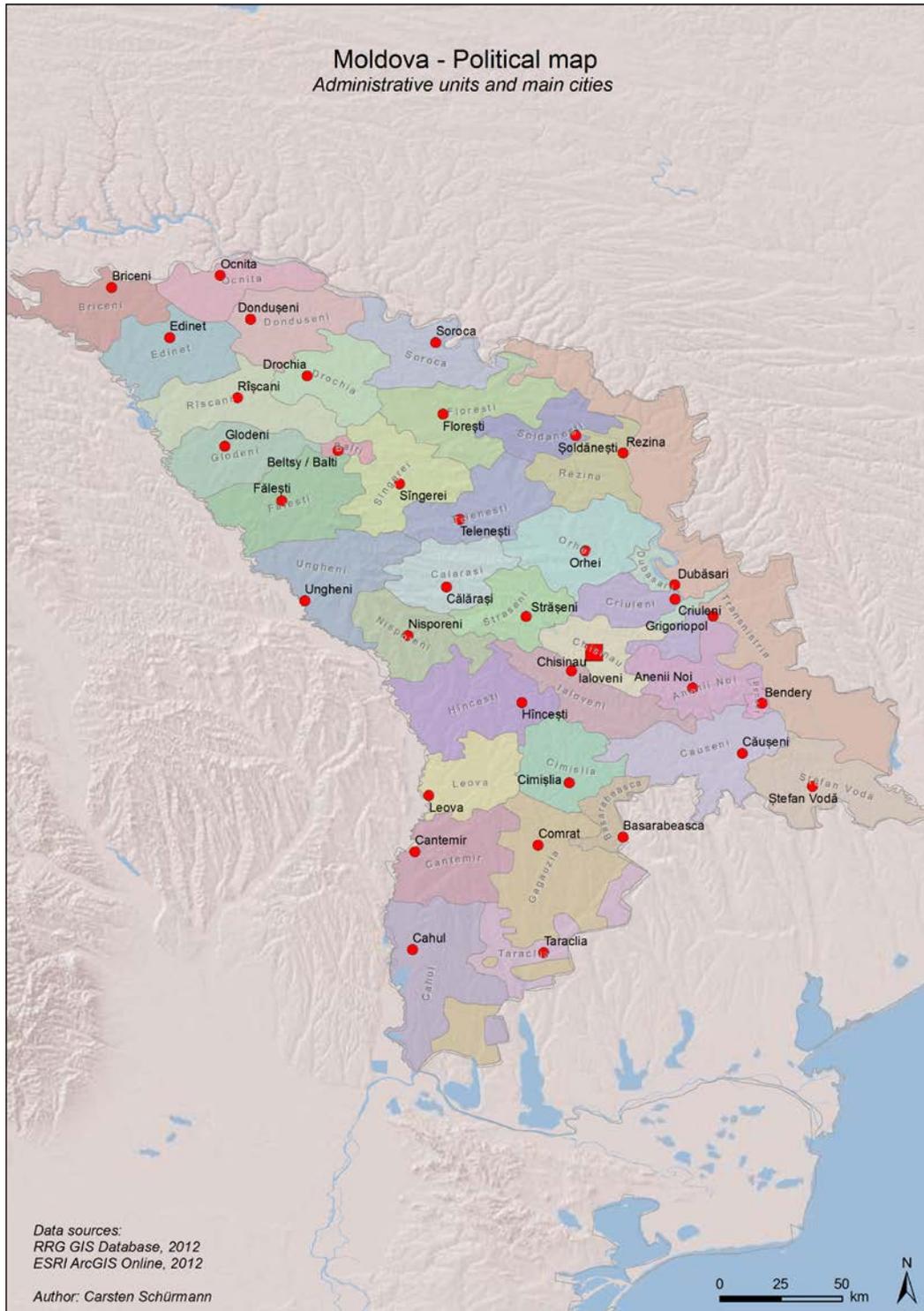
Логистические процессы и морские магистрали II

| | |
|---------|--|
| СМВП | Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения |
| СМЖЛ | Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях |
| СНГ | Содружество Независимых Государств |
| США | Соединенные Штаты Америки |
| СЭЗ | Свободная экономическая зона |
| ТРАСЕКА | Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия |
| ЭОД | Электронный обмен данными |





Иллюстрация 1: Общая карта Молдовы



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Молдова – небольшая страна в юго-восточной Европе, не имеющая морских границ. Она граничит с Румынией на западе и Украиной на севере, востоке и юге. Площадь Молдовы составляет около 33800 кв. км. Страна живет, главным образом, за счет сельскохозяйственного сектора, особенно экспорта вина. На ее территории не найдены крупные месторождения полезных ископаемых.

Почти 95% дорог общего пользования Молдовы (общей протяженностью от 9344 км) имеют твердое покрытие, однако их состояние оставляет желать лучшего по сравнению со стандартами ЕС. В настоящее время рабочая протяженность железнодорожных линий Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» составляет 1157 км. Железнодорожная инфраструктура хорошо развита и позволяет осуществлять транзитные перевозки по коридору ТРАСЕКА.

Внутренние водные пути Молдовы (Днестр и Прут) имеют международное значение. Кроме того, Молдова имеет выход к Дунаю, береговая линия составляет 430 метров. Внутренние водные пути всегда использовались для перевозки грузов и пассажиров. Судоходные пути общего пользования имеют общую протяженность 558 км.

Главный международный аэропорт страны находится в Кишиневе. В нем имеется авиационный грузовой терминал, его производительность невысока: в 2008 г. было обработано менее 2500 т грузов, включая почту. Но наблюдается отчетливая тенденция роста. Даже в 2008 году, в разгар мирового финансового кризиса (МФК), произошло увеличение объемов.

Сектор грузовых перевозок и логистики невелик, и в последнее время в нем наблюдался значительный спад. В 2007 году общий объем грузовых перевозок составлял 40,8 млн. т. В 2009 году, в результате мирового финансового кризиса, этот показатель сократился до 25,9 млн. т. Доли автомобильных и железнодорожных перевозок составляли 82% и 17%, соответственно. Общий грузооборот в 2007 г. составил 5865 млн. т-км. В 2009 эта цифра упала до 3773 млн. т-км, причем доля железнодорожных перевозок составила 28%. Воздушные и речные перевозки вместе составляют менее 0,4% от общего объема грузовых перевозок.

Для Молдовы имеют большое значение три маршрута входящих в ТРАСЕКА: Джурджулешты - Кишинев, Ильичевск - Одесса - Тирасполь (главный город Приднестровья) - Кишинев - Унгены (через границу из Яссы, Румыния) и Климентово (Украина) - Рыбница - Унгены.

Кроме того, через территорию Молдовы проходят следующие транспортные коридоры:

- 2 коридора ТЕН-Т (коридор VII - Дунайский и коридор IX – авто - и железнодорожный)
- 2 коридора ОСЖД (железнодорожные коридоры 5d и 12) – ж/д

По данным Индекса эффективности логистики 2010 Всемирного банка Молдова понизила свой рейтинг, опустившись с 106-го места в 2007 году на 132-е из 155 в 2012 г.. Общий рейтинг состоит из следующих компонентов:

- Таможня 129 место
- Инфраструктура 98 место
- Международные перевозки 145 место
- Компетентность в логистике 142 место



Логистические процессы и морские магистрали II

- Обнаружение и отслеживание 116 место
- Соблюдение сроков 126 место

С завершением строительства железной дороги из Кишинева в Джурджулешты существенных недостающих звеньев в инфраструктуре транспортных сетей Республики Молдова не будет. Однако еще имеют место отдельные узкие места, требующие устранения:

- Отсутствие высококачественных логистических объектов и услуг по всей стране.
- Дорожная сеть нуждается в реконструкции и адекватном текущем техобслуживании. Необходима модернизация автомагистралей, проходящих в направлении север-юг (М13 Бельцы-Кишинев и М3 Кишинев-Джурджулешты). Эти потребности признаны, соответствующие проекты были разработаны, частично профинансированы и находятся в стадии реализации.
- Основную проблему представляет собой отделение Приднестровья, в результате чего оказались отрезанными некоторые из наиболее развитых регионов страны, равно как и традиционное транспортное автомобильное и железнодорожное сообщение с Украиной. Решение этой проблемы зависит от политической воли.



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Политика Республики Молдова в области транспорта определяется следующими документами:

- Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров (от 5 апреля 2002 г.);
- Стратегия инфраструктуры наземного транспорта Молдовы на 2008-2017 гг. (от 1 февраля 2008 г.);
- Концепция развития водного транспорта (от 24 марта 2008 г.).

Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров (далее - Концепция) предусматривает развитие транспортной отрасли в Республике Молдова до 2015 года. Концепция не отдает предпочтения какому-либо виду транспорта, тем не менее, подчеркивая важность:

- водного транспорта с точки зрения стоимости и безопасности перевозок;
- железнодорожного транспорта в части дальних перевозок и перевозок навалочных грузов (нефти, топлива, руд и др.);
- автомобильного транспорта в части небольших партий грузов, особенно ценных и скоропортящихся грузов.

В частности, концепция определяет следующие приоритеты развития:

(а) в сфере железнодорожного транспорта:

- Восстановление и модернизация железнодорожной инфраструктуры с целью увеличения эксплуатационной скорости поездов вдоль Панъевропейского коридора IX;
- Реконструкция существующих пограничных станций;
- Электрификация железных дорог;
- Обновление и модернизация подвижного состава;

(б) в сфере автомобильного транспорта:

- Определение четких приоритетов для восстановления и техобслуживания существующих дорог;
- Приведение технических характеристик национальных дорог в соответствие с международными требованиями;
- Улучшение условий для перевозок по существующим дорогам, включая строительство придорожных объектов, повышение безопасности и снижение транспортных издержек;

(в) в сфере внутреннего водного транспорта:

- Приведение инфраструктуры внутренних водных путей на реках Днестр и Прут в соответствие с международными требованиями;
- Продолжение строительства нефтяного терминала в порту Джурджулешты;
- Строительство портовых сооружений для перевозок пассажиров и грузов в устье реки Прут;



Логистические процессы и морские магистрали II

(г) *в сфере воздушного транспорта:*

- приведение объектов аэропорта в соответствие с международными требованиями;

(д) *в сфере комбинированных перевозок:*

- Создание потенциала для обработки и хранения грузов, включая мультимодальные транспортные терминалы, предоставляющие полный спектр услуг по таможенному оформлению и обработке грузов;
- Создание национальных операторов мультимодальных перевозок, способных обеспечить полный перечень услуг на основе сквозных тарифов и контроля доставки грузов по всему маршруту.

Стратегия инфраструктуры наземного транспорта предусматривает практические меры в области:

- реабилитации автодорожной и железнодорожной инфраструктуры;
- разработки и реализации планов развития инфраструктуры;
- реструктуризации национального оператора железных дорог;
- реформирования сектора содержания автомобильных дорог.

Концепция развития водного транспорта детализирует приоритетные направления развития водного транспорта Республики Молдова на период 2008-2011 гг., в частности, следующие:

- Улучшение условий доставки грузов по внутренним водным путям;
- Развитие (модернизация и обновление) транспортных средств;
- Реконструкция портовых сооружений;
- Развитие портовой отрасли за счет привлечения инвестиций;
- Улучшение взаимодействия различных видов транспорта; обеспечение безопасности перевозок по внутренним водным путям и т.д.



3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Основы национального законодательства Республики Молдова в области транспортного сектора включают:

- Закон о транспорте;
- Положение о государственном учреждении «Администрация Порты Джурджулешты»;
- Кодекс железнодорожного транспорта;
- Кодекс автомобильного транспорта;
- Кодекс торгового мореплавания.

Недавно был подготовлен проект Кодекса о внутренних перевозках.

Молдова стремится активно участвовать в работе международных транспортных организаций. В частности, она является членом ЕЭК ООН. На сегодняшний день Молдова присоединилась к 19 конвенциям ЕЭК ООН, в том числе ЕСТР, ДОЛОГ, ОСЖД, СМЖЛ, СМВП, СМА, СЛКП, КДПГ, МДП, а также Конвенцию «О дорожном движении».

Республика Молдова является членом Дунайской Комиссии и вносит свой вклад в дело укрепления инфраструктурных и системных взаимосвязей между придунайскими регионами и другими странами Европы. Как указано в Плане действий ЕС в отношении Республики Молдова (версия 2005 года), страна планирует также присоединиться к основным международным конвенциям в области международных морских перевозок.

Молдова имеет устойчивые двусторонние отношения со странами-бенефициарами «LOGMOS» (см. Таблицу 1) в сфере автомобильного, железнодорожного и морского транспорта, а также имеет хороший уровень сотрудничества в таможенной сфере.

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

| Страны | Области транспорта | | | | Таможня |
|-------------|--------------------|--|--------------------------------------|----------------------------|--|
| | Морские пути | Автодороги | Железные дороги | Общие вопросы | |
| Азербайджан | | О международных автомобильных перевозках 27.11.1997 | -- | -- | О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 22.05.2006 |
| Армения | | О международных автомобильных перевозках 30.10.1996 | | | О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 14.02.1996 |
| Болгария | | | О принципах сотрудничества в области | О международных перевозках | О сотрудничестве и взаимной |





Логистические процессы и морские магистрали II

| | | | | | |
|---------------------|--|--|---|------------------------------------|---|
| | | | железнодорожного транспорта 15.09.1998 | пассажиров и товаров 12.12.1994 | помощи в таможенных вопросах 16.01.2003 |
| Грузия | | | О координации железнодорожных перевозок, подписано 26.12.1999 | | |
| Казахстан | | О международных автомобильных перевозках 15.07.1999 | | | |
| Кыргызстан | | О международных автомобильных перевозках 10.06.1996 | | | О сотрудничестве в таможенных вопросах 10.06.1996 |
| Румыния | | О международных автомобильных перевозках 28.10.1992 | | | О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 24.04.2000 |
| Таджикистан | | | | | |
| Туркменистан | | | | | |
| Турция | | О международных автомобильных перевозках 03.06.1994 | | | О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 04.06.2003 |
| Узбекистан | | О международных автомобильных перевозках 21.11.1995 | | | О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенных сборов 30.03.1995 |
| Украина | | О международных | О деятельности железнодорожног | | О сотрудничеств |



Логистические процессы и морские магистрали II

| | | | | | |
|--|--|---|----------------------------|--|--|
| | | х автомобильны х перевозках 20.03.1993 | о транспорта 20.03.1993 | | е и взаимной помощи в таможенных вопросах 18.08.1999 |
|--|--|---|----------------------------|--|--|





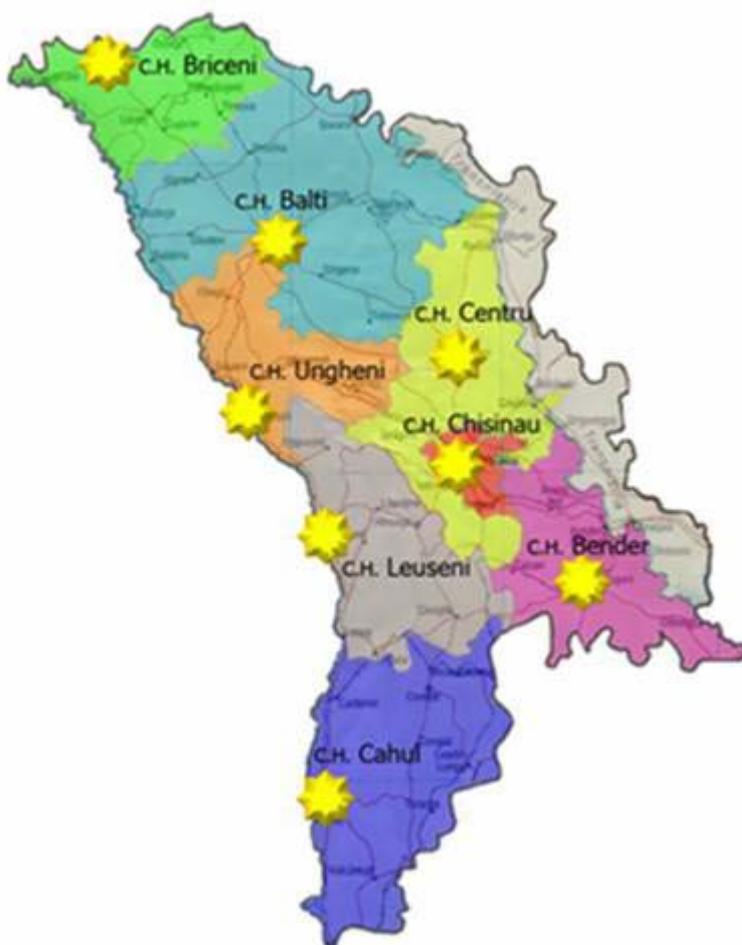
4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА

Таможенная служба определяется как центральный орган государственного управления. Роль и деятельность таможенной службы прописаны в ряде законов, принятых в течение 1997-2002 гг. В целях осуществления своей миссии таможенная служба подразделяется на восемь структурных единиц: три – расположены на границе с Румынией, один – на границе с Украиной и четыре основных - в крупных городах (см. Иллюстрацию 2 ниже).

В деятельности таможенной службы произошли существенные изменения (внедрение ЭОД и электронных деклараций). Действует «светофорная» система управления рисками, время таможенного оформления вполне приемлемо, а оперативные совещания Таможенной службы и представителей частных операторов способствуют быстрому решению любых возникающих проблем.

Однако в специальном докладе Transparency International говорится о том, что коррупция является распространенным явлением, хотя и держится на относительно допустимом уровне для торговли.

Иллюстрация 2: Расположение таможен Республики Молдова



Источник: официальный веб-сайт Таможенной службы Республики Молдова



Основными документами, регулирующими торговлю и транзитные операции в Молдове, являются:

- Таможенный Кодекс (от 20 июля 2000 г.);
- Закон «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» (от 8 июня 2000 г.);
- Приказ Таможенной службы Молдовы № 288 от 20.12.2005 «Об утверждении Правил, касающихся использования системы транзита на территории Республики Молдова».

По отзывам частных операторов, Таможенная служба корректно выполняет свои функции. Применяется электронный обмен данными (ЭОД). В 2008 году в Молдове был введен принцип «Единого окна» (Постановление № 1073 от 19 сентября 2008 г.), что позволило избежать прохождения санитарно-ветеринарного и фитосанитарного контроля. Кроме того, с 2005 года Молдова применяет при таможенных проверках подход, основанный на оценке рисков (Постановление № 1144 от 3 ноября 2005 г.).

Многие из вышеупомянутых инициатив были реализованы в рамках Плана действий ЕС в отношении Республики Молдова, актуальная версия которого была принята в 2005 году. Также в 2005 году начала свою деятельность Миссия Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM). Целью Миссии ЕС является улучшение сотрудничества между молдавскими и украинскими таможенными и пограничными органами и приведение их деятельности в соответствие со стандартами и процедурами, применяемыми в ЕС. Благодаря Миссии ЕС, с апреля 2008 года таможенные органы Молдовы и Украины совместно используют Систему предварительного обмена информацией (PAIES). PAIES позволяет обеим странам обмениваться информацией и координировать импортно-экспортные операции, ускорять прохождение пограничных формальностей, а также бороться с контрабандой и мошенничеством.

В дополнение к этому, усилия ЕС направлены на реализацию комплексного подхода к управлению границами. Для этой цели в 2009-2011 годах при поддержке ЕС было приобретено специальное стационарное и мобильное телекоммуникационное оборудование для усовершенствования связи между пограничными и таможенными службами Молдовы.



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР МОЛДОВЫ

МПК ТРАСЕКА признает наличие торгово-транзитного потенциала Молдовы и активно поддерживает проекты технической помощи в стране. Более подробную информацию о проектах можно найти по ссылке: [TRACECA projects for MO.doc](#).

Помимо ТРАСЕКА, развитию транспортной инфраструктуры в Республике Молдова способствовали Всемирный банк (ВБ), ЕБРР, ЕИБ, SIDA, ЕС и другие международные финансовые организации.

Таблица 2: Проекты, осуществляемые в Молдове при поддержке МФО

| Название проекта | Год утверждения | Подсектор | Общая стоимость проекта | Финансирование МФО |
|---|-----------------|--|-------------------------|----------------------------|
| Реконструкция автодорог Молдовы III | 2010 | Автодорожный (реконструкция) | 183 млн. € | 75 млн. € (ЕБРР) |
| Автодороги Молдовы II | 2010 | Транспортный (модернизация национальных автодорог) | нет данных | 75 млн. € (ЕИБ софинанс-е) |
| ТП в рамках проекта модернизации аэропорта Кишинева II – Дополнение № 1 (ЕБРР - исполнительное агентство) | 2010 | Воздушный транспорт | 46,25 млн. € | 122,5 тыс. € (ЕС) |
| Компенсация ЕБРР – 12 ведущих МФУ за проект «Общественный транспорт Кишинева» | 2010 | Транспортная политика и управление | нет данных | 200 тыс. € (ЕС) |
| MD-03 Проект Общественный транспорт Кишинева | 2010 | Транспортная политика и управление | 15,45 млн. € | 3 млн. € (ЕС) |
| Компенсация ЕБРР – 12 ведущих МФУ за проект «Реконструкция автодорог Молдовы» | 2009 | Автомобильный транспорт | нет данных | 240 тыс. € (ЕУ) |
| Региональное развитие Молдовы | 2009 | Автодороги (реконструкция) | 12,5 млн \$ | 12,5 млн. \$ (ВБ) |
| Второй Фонд социального инвестирования - Дополнительное | 2009 | Автодороги (реконструкция) | 5,85 млн. \$ | 5 млн. \$ (МДА) |



Логистические процессы и морские магистрали II

| | | | | |
|--|------|---|---------------|---|
| финансирование | | | | |
| ТП в рамках проекта модернизации аэропорта Кишинева II (ЕБРР - исполнительное агентство) | 2009 | Воздушный транспорт | нет данных | 1,75 млн. € (ЕС) |
| Проект модернизации аэропорта Кишинева II | 2008 | Аэропортовая инфраструктура | 46,25 млн. € | 25,5 млн. € (ЕБРР) 20 млн. € (ЕИБ) |
| MD-02 Проект реконструкции автодорог Молдовы | 2008 | Автомобильный транспорт | нет данных | 12 млн. € (ЕС) |
| Европейские автомагистрали Молдовы | 2007 | Транспортный (реабилитация магистральных дорог) | | 30 млн. € (ЕИБ) |
| Фонд социальных инвестиций - 2 проекта | 2004 | Автодороги (реконструкция) | 29,17 млн. \$ | 20 млн. \$ (МДА) 3,7 млн. \$ (СИДА) 200 тыс. \$ (Фонд Сороса) |



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

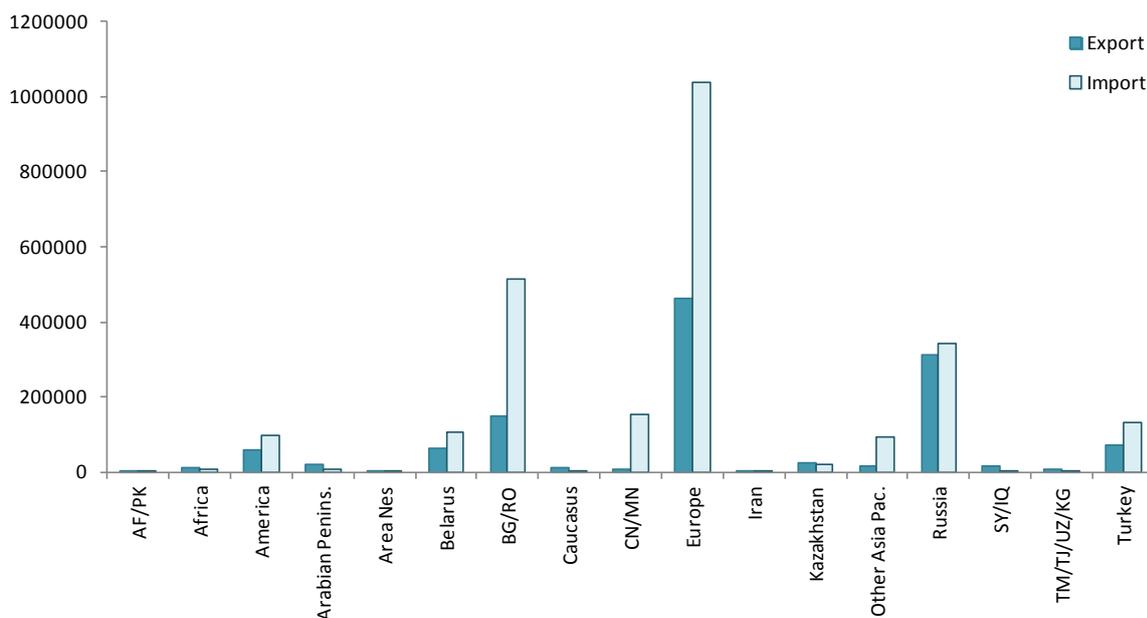
Мировые торговые партнеры

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



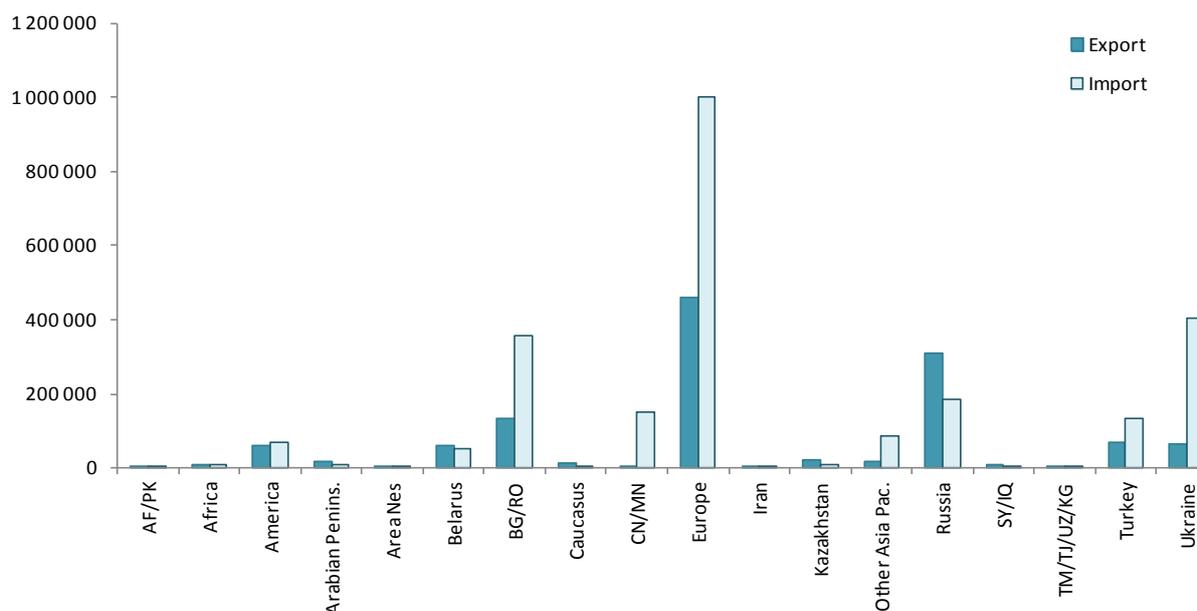
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



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% |
| Всего | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

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.

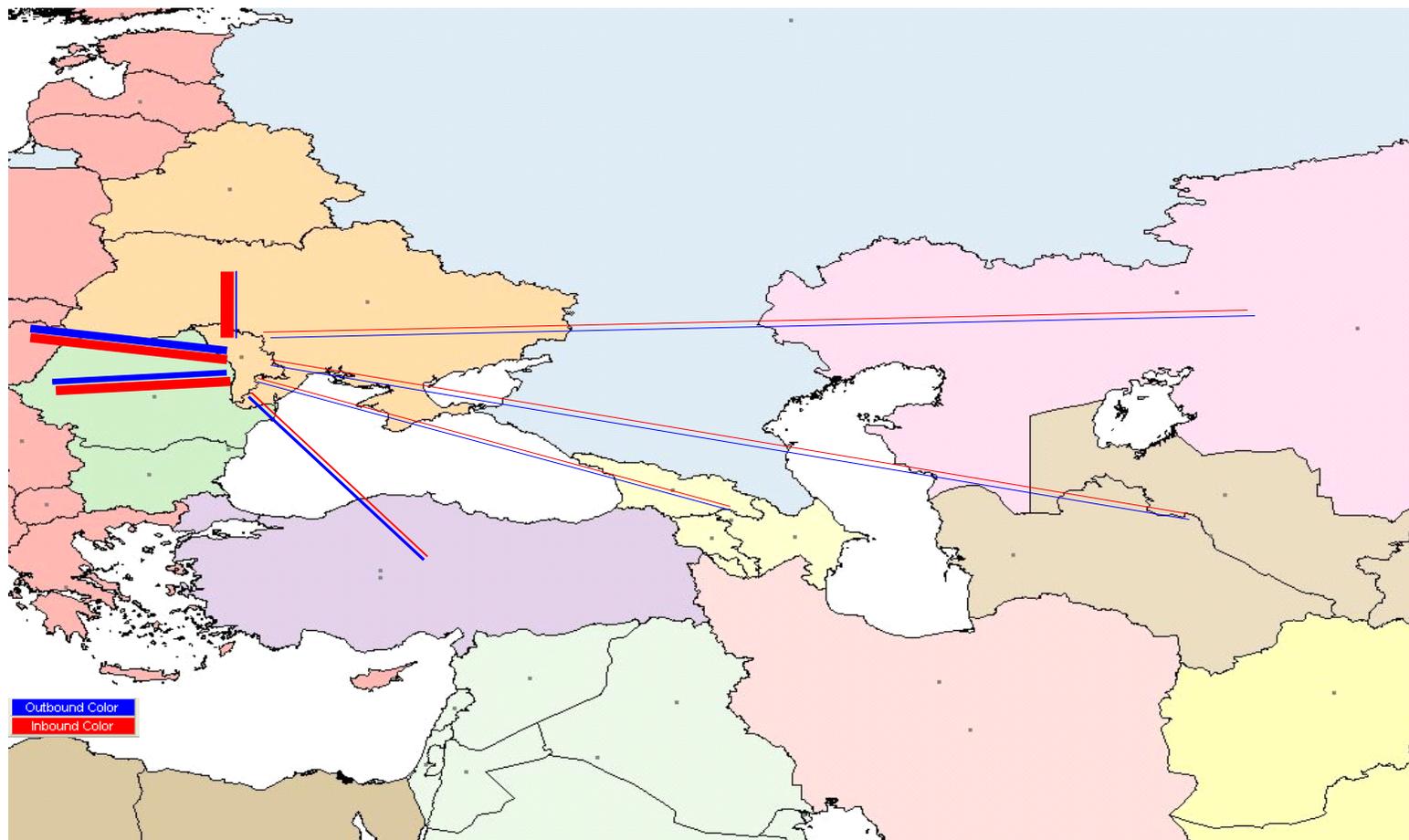
Таблица 4: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

| 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% |
| Всего | 792 065,1 | 1 374 589,5 | 100% | 100% |

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.

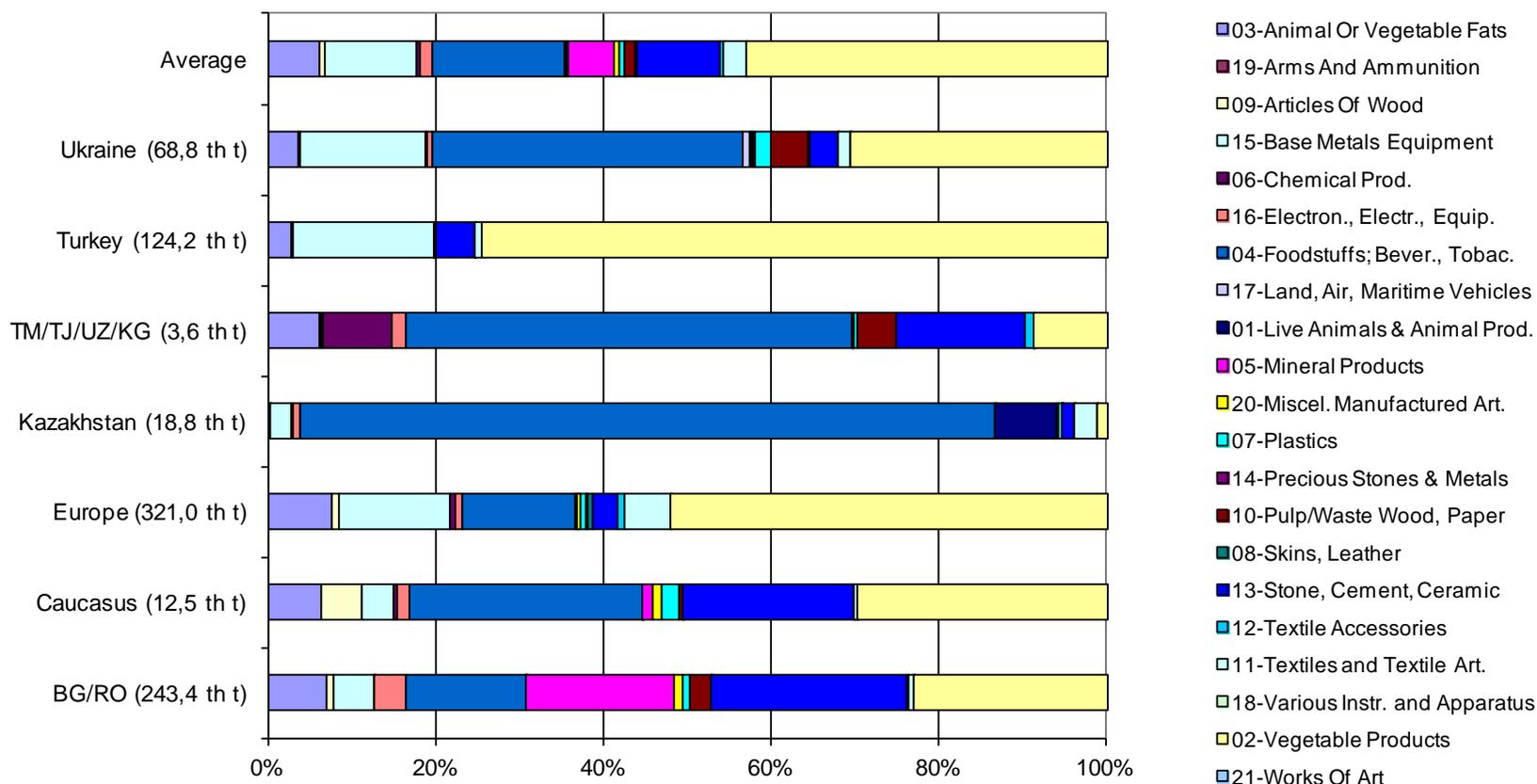
На основе приведенных данных можно сделать следующие выводы:

- 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





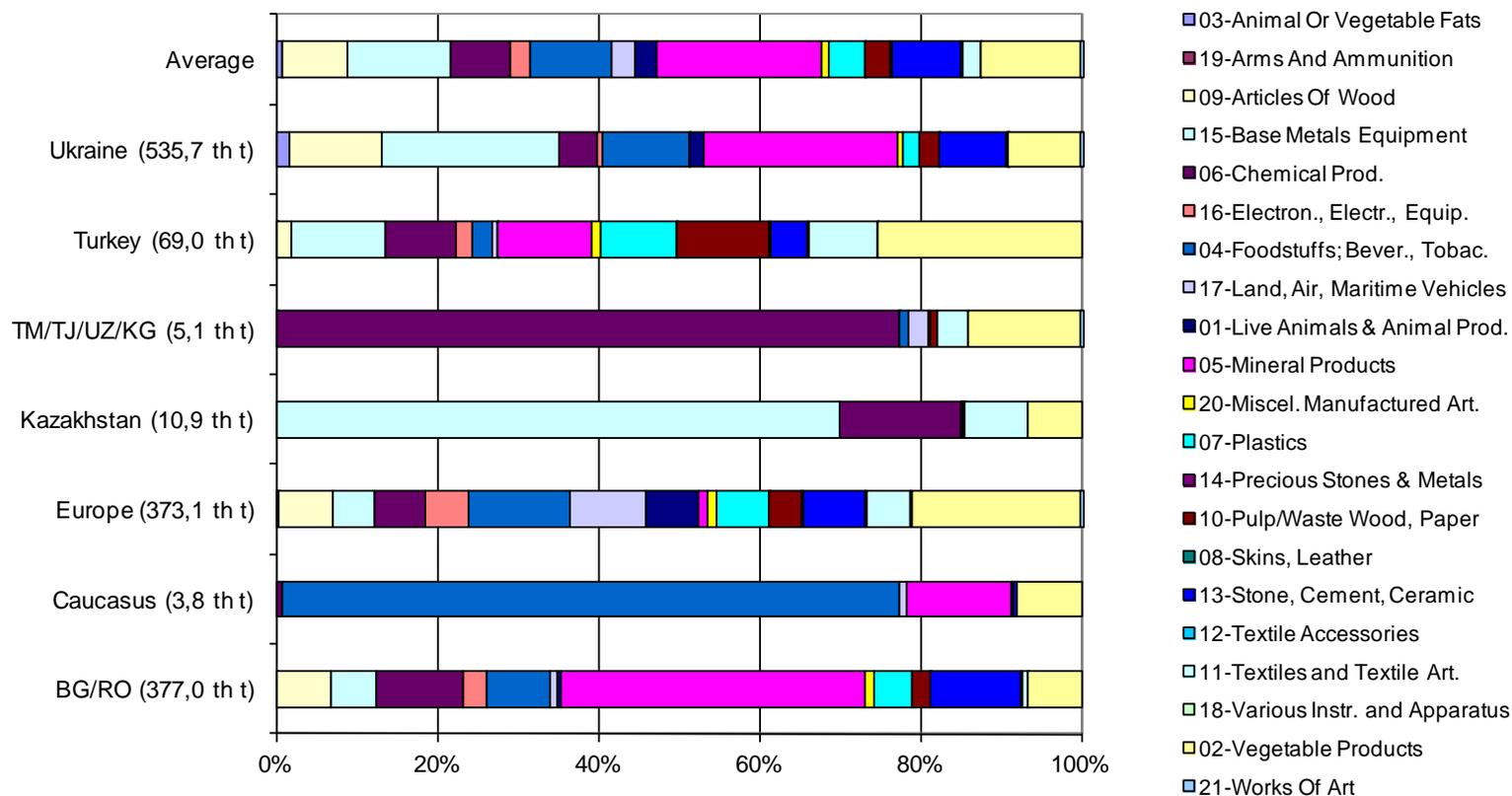
Таблица 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Молдову, 2010 г., в тоннах

| 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 |
| Импорт всего | 376 959,40 | 373 140,79 | 3 834,90 | 10 848,26 | 5 115,01 | 69 001,70 | 535 689,49 |

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 |
| Экспорт всего | 243 391,30 | 320 976,36 | 12 453,85 | 18 767,52 | 3 540,94 | 124 151,05 | 68 784,09 |

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 - 63600м³, разделенная между 8 танками емкостью от 4200 до 12600 м³.
- 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 м².
- Открытая площадка для хранения навалочных грузов – 160м x 35м = 5600 м²
- Открытая площадка для хранения контейнеров и генеральных грузов - 60м x 45м = 2700 м².



Иллюстрация 10: Контейнерный терминал МСПД (эскизный проект)



Таможенный режим и услуги призваны быть привлекательными для потенциальных пользователей:

- Экспорт: товары, происходящие из МСПД¹ 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:

¹ 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.

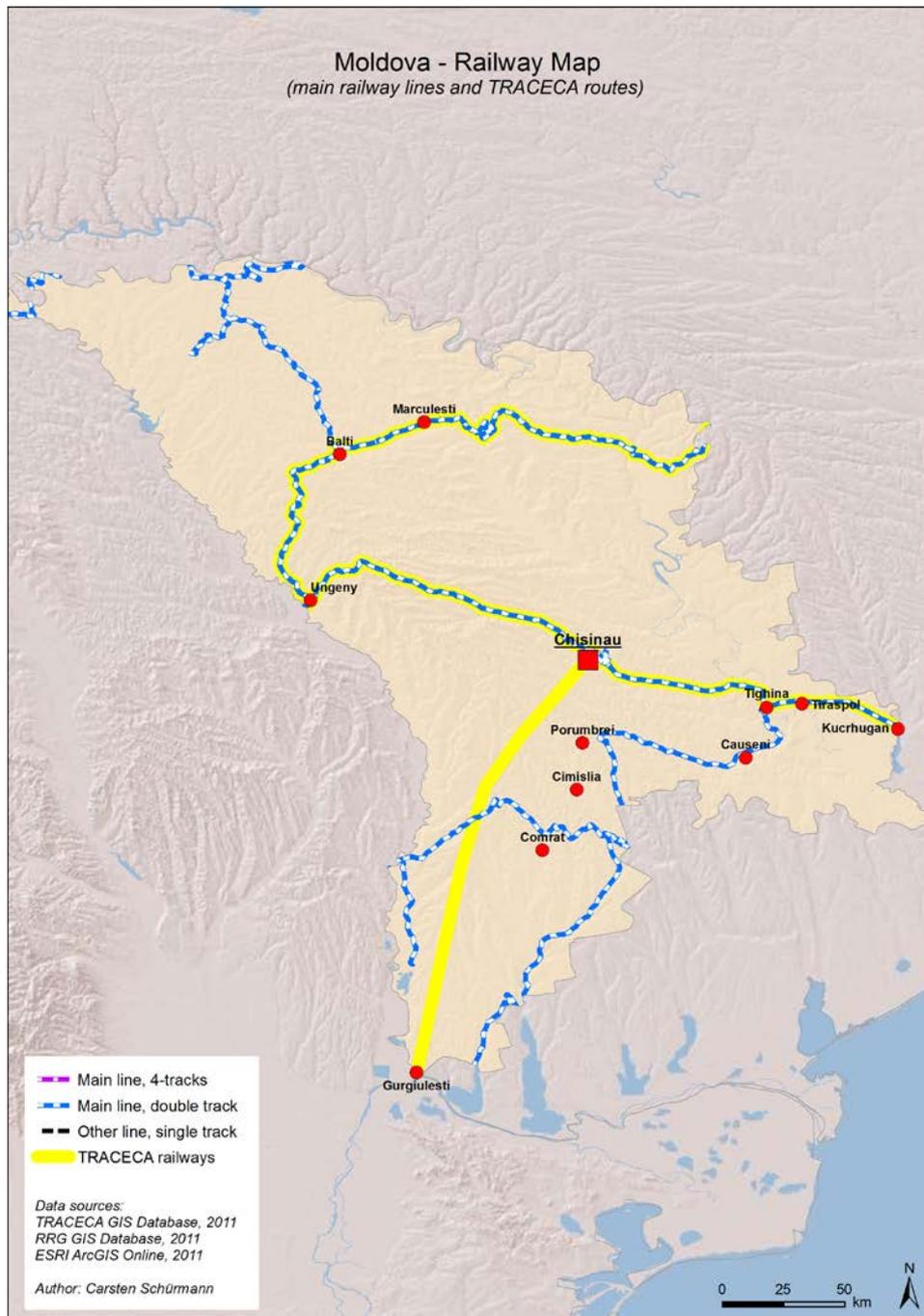
Силами МСПД запущен регулярный еженедельный фидерный сервис между Джурджулешты и Марпортом (контейнерным хабом Турции на Мраморном море). Тем самым предполагается привлечь весь контейнерный импорт и экспорт молдавской внешней торговли, который ранее транспортировался через порты Одесского региона и украинскую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



Логистические процессы и морские магистрали II

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

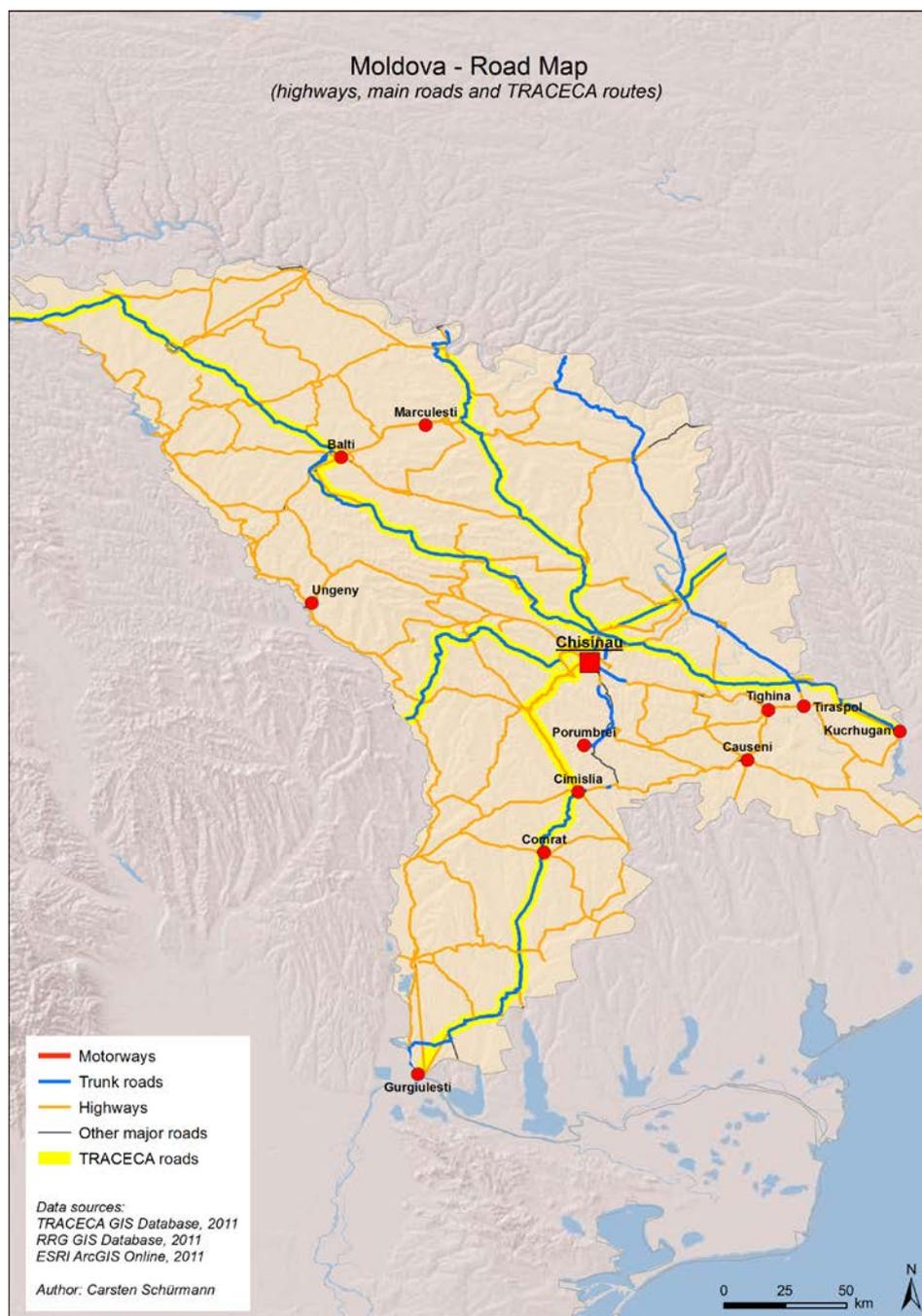
Терминал имеет большую территорию и достаточно хорошо оснащен. В нем имеются порталные краны грузоподъемностью до 20 футконтейнеров. Некоторые из них в настоящее время находятся в нерабочем состоянии, но могут быть отремонтированы или заменены. Еще с советских времен имеется склад с въездной железнодорожной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

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



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">• 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.• Гибкость и привлекательность к грузопотокам (два типа ж/д колеи, тарифы...)• Инвестирование Danube Logistics собственных средств в развитие и строительство в порту.• Совместные компромиссные решения администрации порта и управляющей компании по организации работы и развитию транспортного узла.• Прозрачность информации о работе порта.• Использование Danube Logistics высокопрофессиональных и международных признанных консультантов и подрядчиков. |
| СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ) | <ul style="list-style-type: none">• Отсутствие современных логистических центров• Отсутствие специальных условий для хранения грузов с регулируемым температурным режимом и опасных грузов• Отсутствие в стратегии необходимости привлечения крупных международных логистических операторов (комбинированные, интермодальные перевозки)• 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)• Отсутствие комплексного разностороннего объективного анализа со стороны Молдовы плюсов и минусов, доходов и потерь транзитных интермодальных перевозок (причин падения грузопотока в т.ч.) |
| ВОЗМОЖНОСТИ | <ul style="list-style-type: none">• Повышение доходов от интермодальности и ж/д транзита |
| УГРОЗЫ | <ul style="list-style-type: none">• 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. |



7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень

В перечень отобранных пилотных проектов вошел следующий проект:

Таблица 8: Отобранные пилотные проекты в Молдове

| Пилотный проект | Предлагаемые услуги | Непосредственно вовлеченные страны | Соответствующий проект ТРАСЕКА |
|--|---|------------------------------------|--------------------------------|
| МЛЦ в международном свободном аэропорту Маркулешты | Грузовые объекты, склады, таможенный терминал, и другие инвестиции, связанные с логистической деятельностью | Молдова | Проект МЛЦ |

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ было выполнено технико-экономическое обоснование указанного выше пилотного проекта. Краткое описание этого проекта можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects MOL.doc](#)