

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

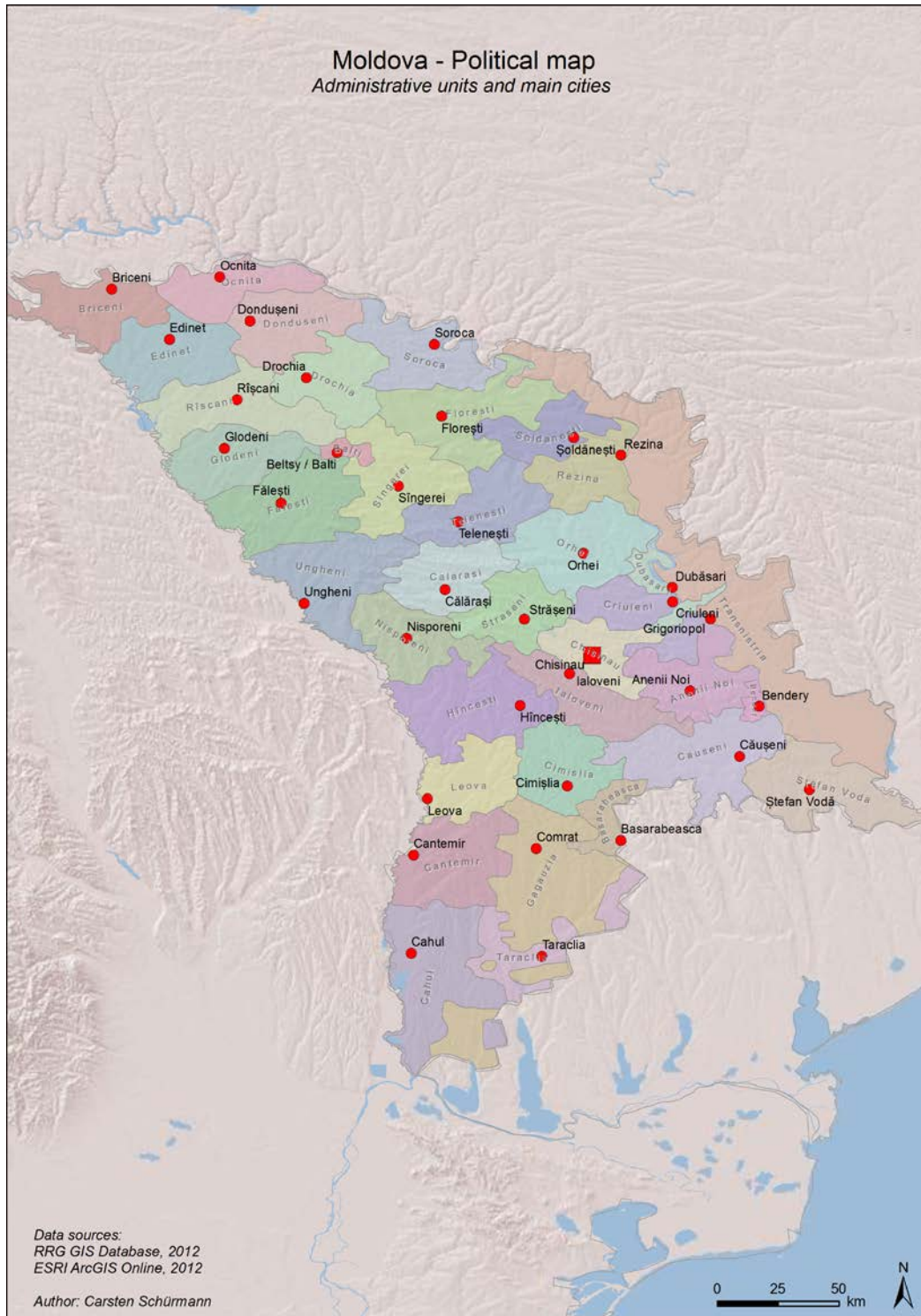


Логистические процессы и морские магистрали II

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 Порта 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 железнодорожного		О сотрудничестве



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

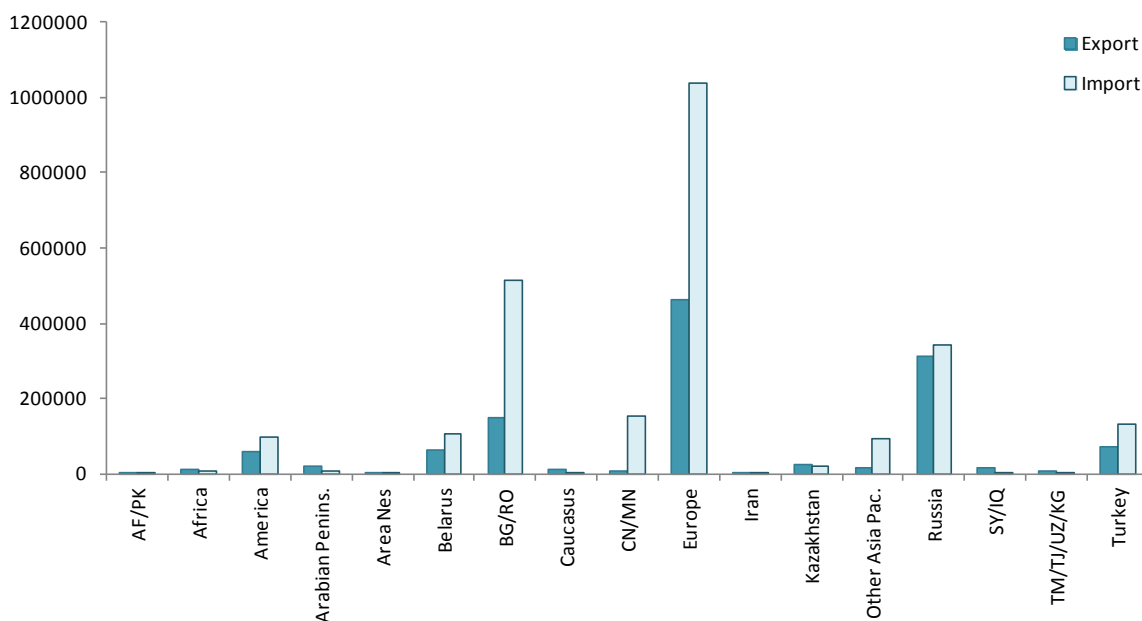
Мировые торговые партнеры

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



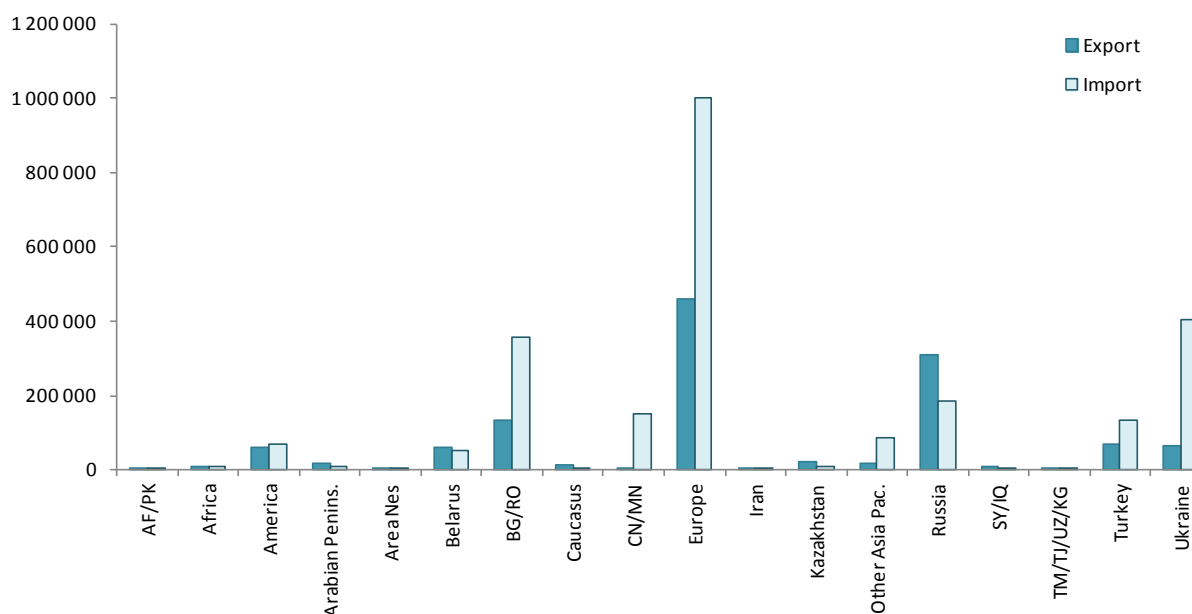
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



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.

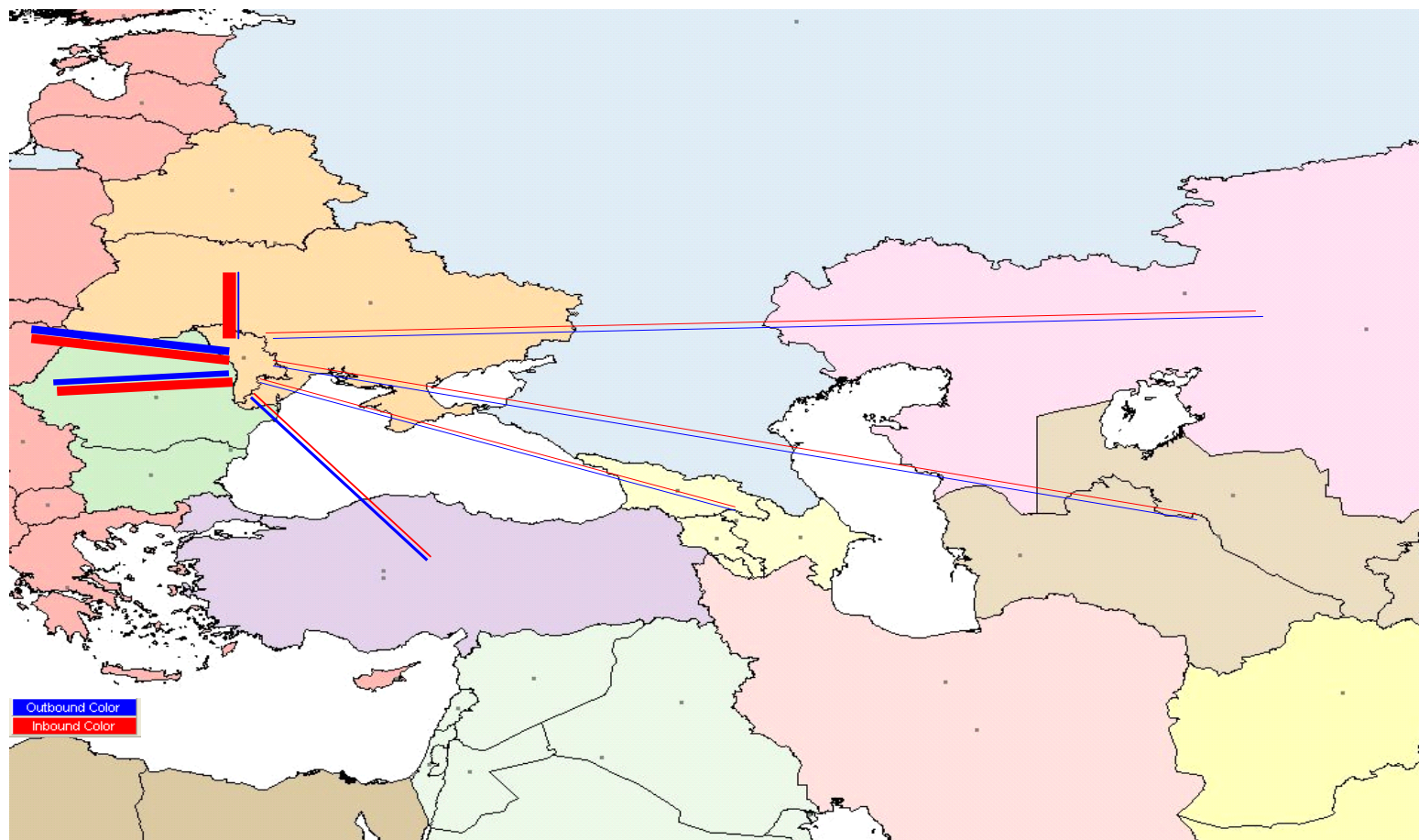
Таблица 4: Торговый потенциал Молдовы со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

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.

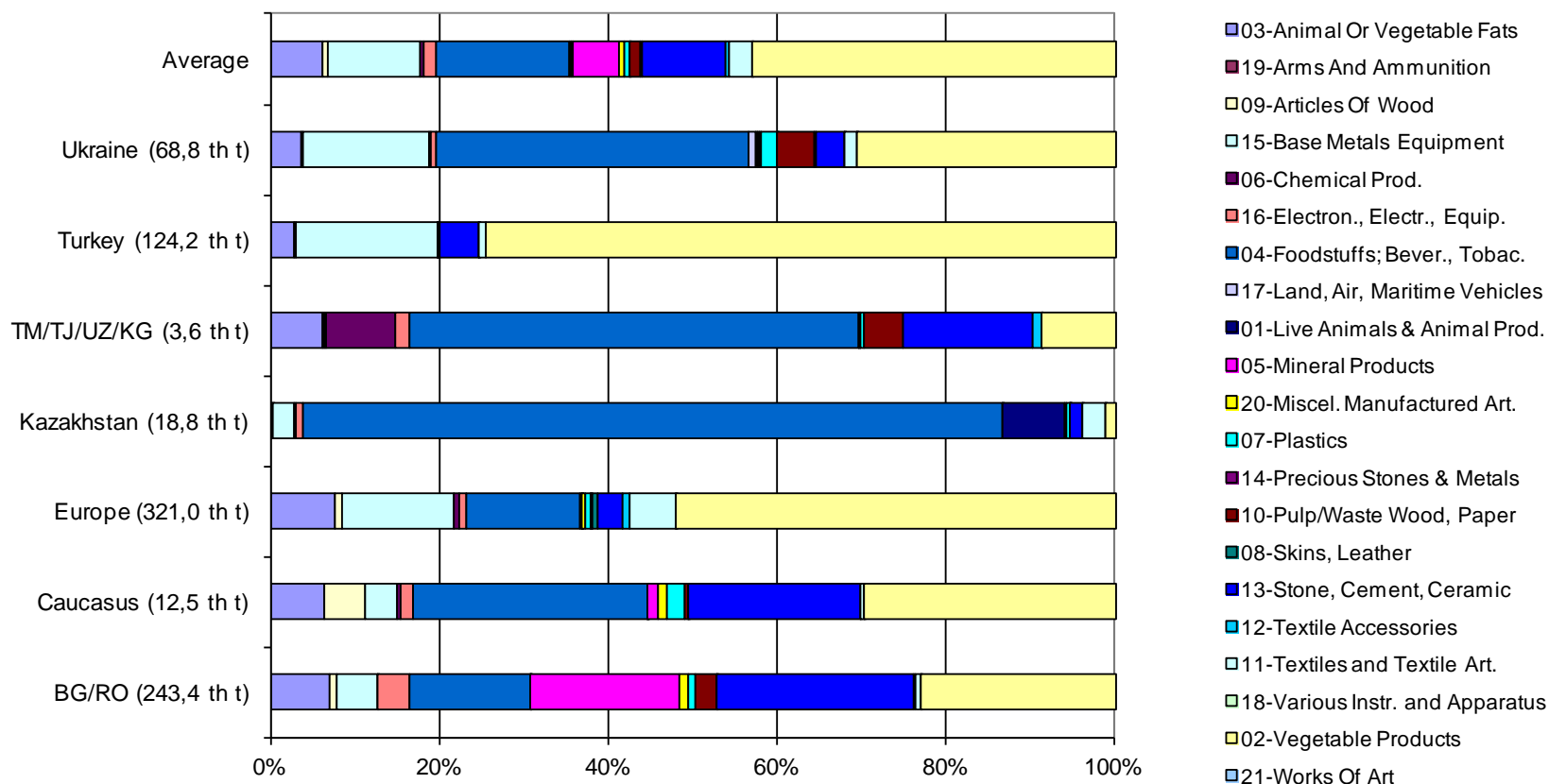
На основе приведенных данных можно сделать следующие выводы:

- 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

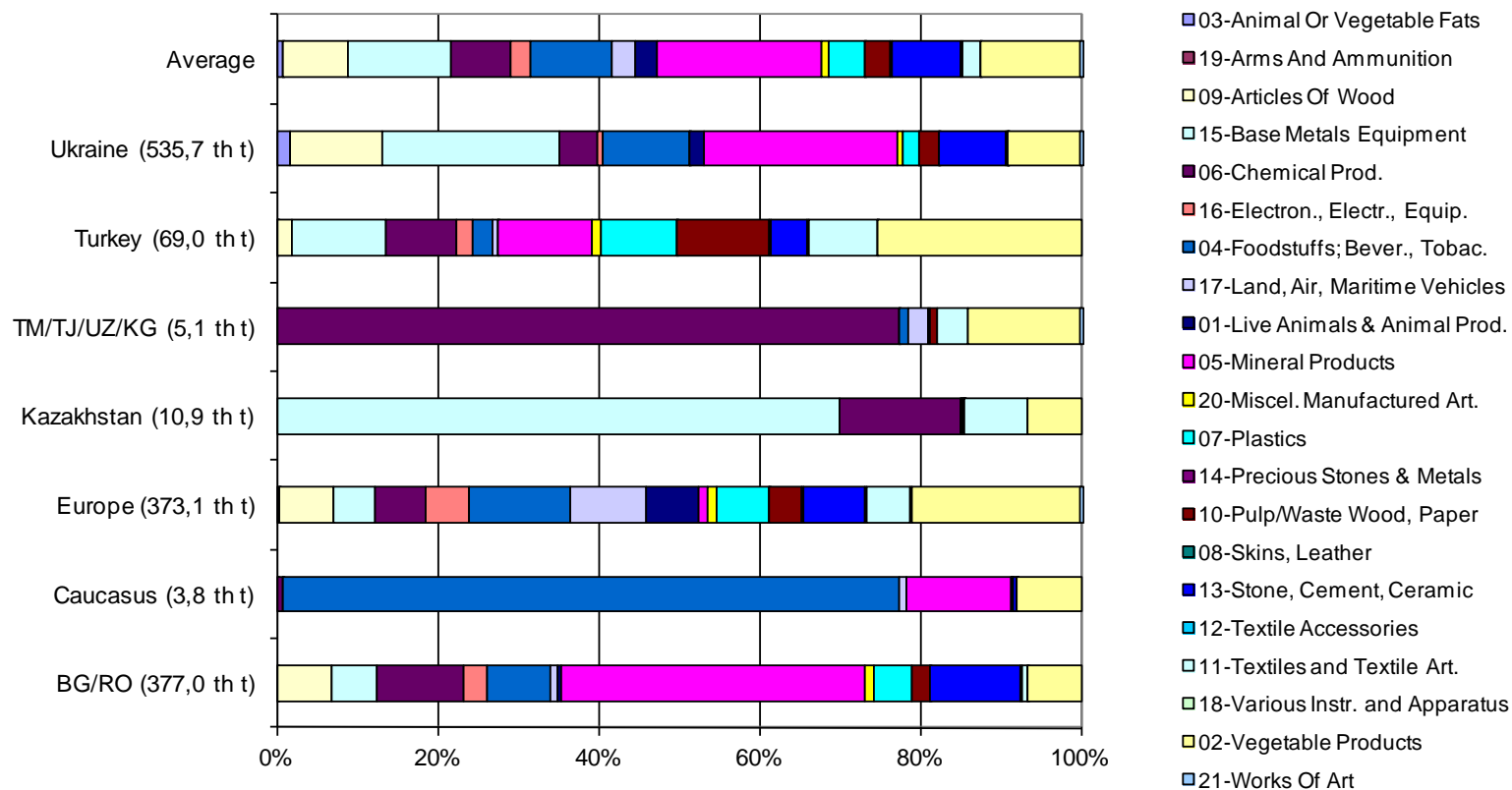
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк-Узб	Турция	Украина
Животные или растительные жиры	321,90	965,90	n/a	n/a	n/a	33,23	9 357,63
Оружие и боеприпасы	n/a	24,90	n/a	n/a	n/a	12,25	n/a
Изделия из древесины	25 565,50	25 334,41	n/a	n/a	n/a	1 320,18	60 565,20
Основные металлы и 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



Логистические процессы и морские магистрали II

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 портальные 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 меблированных 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.

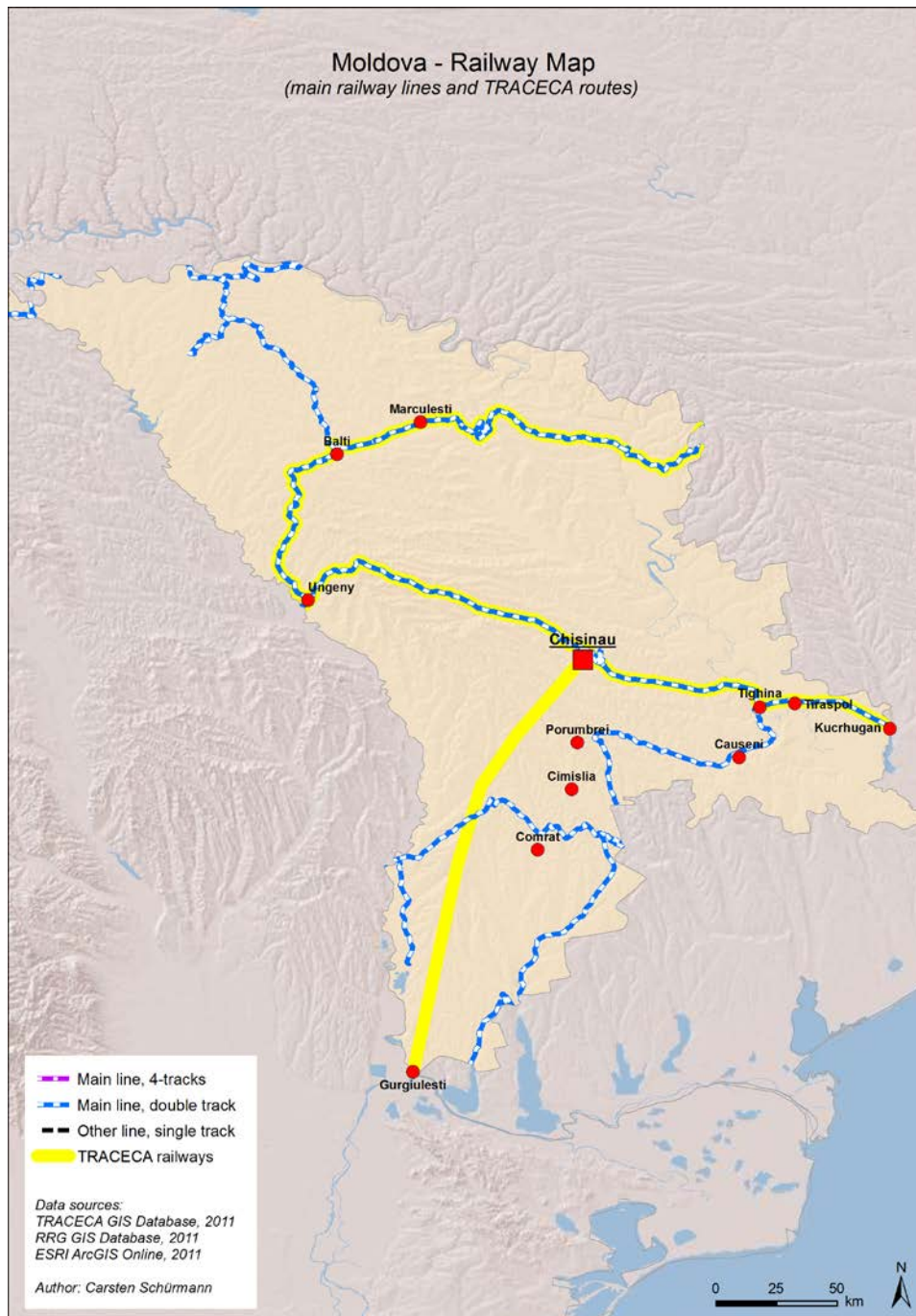
Силами МСПД запущен регулярный еженедельный фидерный сервис между Джурджулешты и Марпортом (контейнерным хабом Турции на Мраморном море). Тем самым предполагается привлечь весь контейнерный импорт и экспорт молдавской внешней торговли, который ранее транспортировался через порты Одесского региона и украинскую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

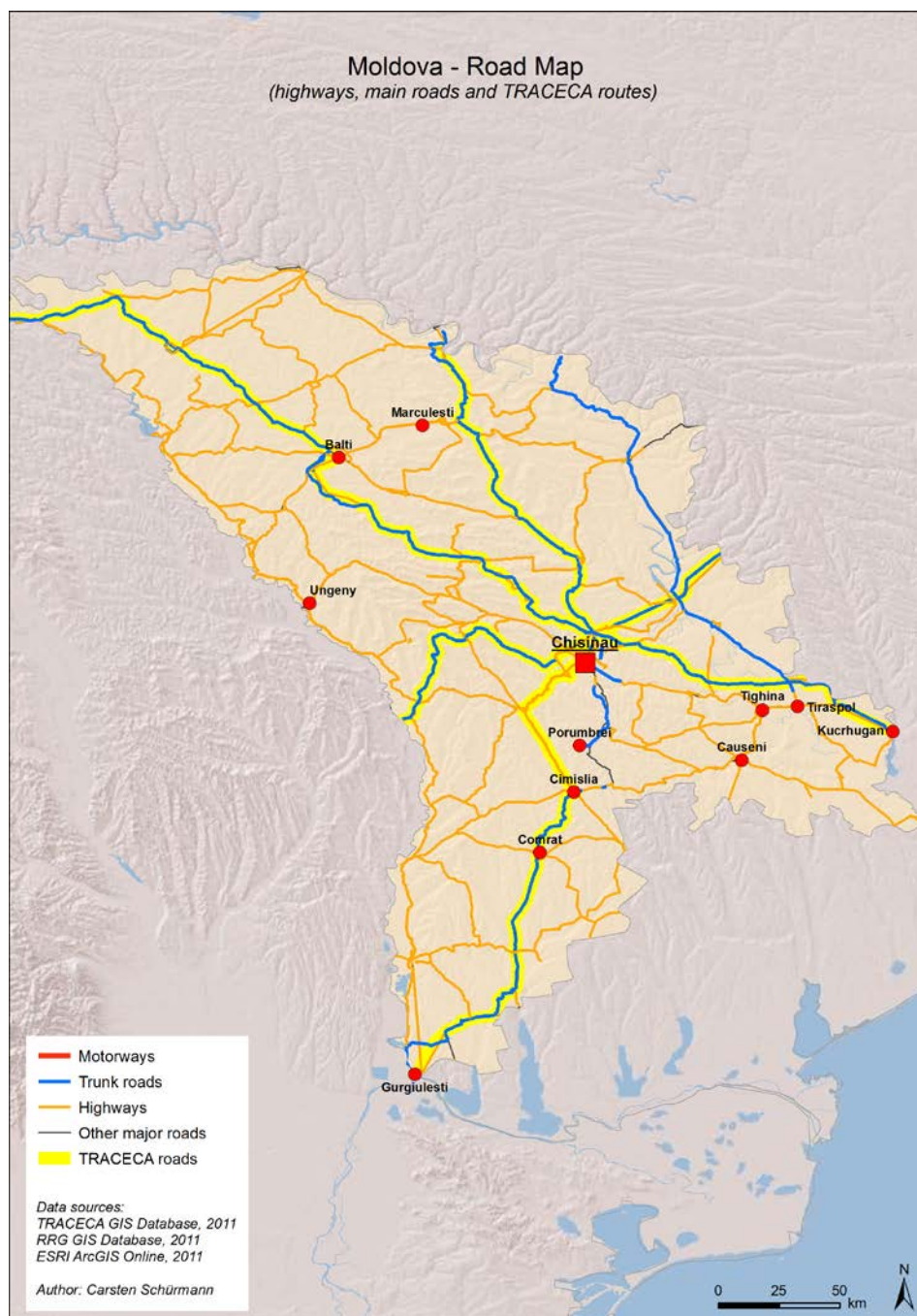
Терминал имеет большую территорию и достаточно хорошо оснащен. В нем имеются порталные краны грузоподъемностью до 20 футконтейнеров. Некоторые из них в настоящее время находятся в нерабочем состоянии, но могут быть отремонтированы или заменены. Еще с советских времен имеется склад с въездной железнодорожной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