

ENPI 2011/264 459

## Логистические процессы и морские магистрали II

в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове,  
Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине

*Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 6  
Часть II*

*Внутренние водные пути коридора ТРАСЕКА:  
Анализ ситуации на р. Дунай*

*Октябрь 2013 г.*



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Egis International / Dornier Consulting



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ОБЩАЯ ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ТРАСЕКА</b> .....	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>ЕВРОПЕЙСКАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>ОРГАНИЗАЦИЯ СЕКТОРА</b> .....	<b>15</b>
4.1	ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ .....	15
4.2	НАЦИОНАЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ ПО ТРАНСПОРТУ (РУМЫНИЯ, БОЛГАРИЯ) .....	16
4.2.1	Румыния .....	16
4.2.1.1	Основные факты и цифры .....	16
4.2.1.2	Стратегия интермодальных перевозок до 2020 года – Общий обзор .....	17
	Железнодорожный транспорт .....	18
	Автотранспорт .....	19
4.2.1.3	Стратегия интермодальных перевозок до 2020г. – Интермодальные терминалы .....	20
	Существующая инфраструктура .....	20
	Предложения по модернизации старых / постройке новых терминалов .....	21
4.2.1.4	Стратегия интермодальных перевозок до 2020г. – Заключение .....	24
4.2.2	Болгария .....	28
4.2.2.1	Основные факты и цифры .....	28
4.2.2.2	Стратегия развития транспортной системы республики Болгария до 2020г. – Общий обзор .....	28
	Ж/д транспорт .....	31
	Автотранспорт .....	35
4.3	ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АГЕНТСТВА ПО ВОПРОСАМ РЕК И МОРЕЙ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ КОМПАНИИ, ПРОВОДЯЩИЕ МОНИТОРИНГ ДУНАЯ В РУМЫНИИ И БОЛГАРИИ .....	36
4.3.1	Румыния .....	36
4.3.1.1	Румынская Морская Администрация .....	36
4.3.1.2	Национальная компания «Администрация судоходных каналов» .....	38
4.3.1.3	Национальная компания «Администрация морских портов» SA, Порт Констанца .....	43
4.3.1.4	Речная администрация Нижнего Дуная (AFDJ, Галац) .....	45
4.3.1.5	Администрация речных портов Дуная, Джурджу .....	48
4.3.2	Болгария .....	49
4.3.2.1	Исполнительное агентство «Морская администрация» (ЕАМА, София) ...	49
4.3.2.2	Исполнительное агентство «Исследование и техническое обслуживание реки Дунай» (ЕАЕМДР, Русе) .....	50
4.3.2.3	Компания инфраструктуры портов Болгарии (BPI Co.) .....	53
<b>5</b>	<b>ПОРТЫ НА ДУНАЕ В СТРАНАХ ТРАСЕКА, ПЕРЕВОЗКИ, ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b> .....	<b>54</b>
5.1	РЕЧНЫЕ ПОРТЫ .....	54
5.1.1	Румыния .....	54
5.1.1.1	Нижний Дунай .....	55
5.1.1.2	Приморский Дунай .....	59
5.1.2	Болгария .....	65
5.1.2.1	Русе .....	65
5.1.2.2	Белене .....	68
5.1.2.3	Видин .....	71
5.1.3	Молдова .....	77



5.1.3.1	Вступление .....	77
5.1.3.2	Джурджулешты .....	79
5.1.4	Украина .....	84
5.1.4.1	Вступление .....	84
5.1.4.2	Измаил .....	86
5.1.4.3	Рени .....	90
<b>6</b>	<b>ЗАКЛЮЧЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ .....</b>	<b>95</b>
6.1	ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ.....	96
6.1.1	Принятие во внимание аспектов логистики .....	96
6.1.2	Вовлечение пользователей и операторов .....	97
6.1.3	Использование европейского опыта .....	99
6.1.4	Развитие регионального сотрудничества .....	100
6.2	ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ РЫНКИ, КЛИЕНТЫ И УСЛУГИ .....	103
6.2.1	Возобновление Ро-Ро услуг между Болгарией и Грузией .....	103
6.2.2	Привлечение турецких и других компаний автоперевозчиков .....	103
6.2.3	Развитие предложения Ро-Ла через Балканы .....	105
6.2.4	Контейнерные фидерные услуги на Дунае .....	105
6.3	КЛАСТЕР МОРСКОГО И НИЖНЕГО ДУНАЯ .....	106
<b>7</b>	<b>ПРИЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>111</b>
	Приложение 1: ИСТОРИЯ КАНАЛА БЫСТРОЕ .....	111
	Историческая справка .....	111
	Последние события .....	112
	Приложение 1 (продолжение): СРАВНЕНИЕ ПОШЛИН ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАНАЛОВ СУЛИНА И БЫСТРОЕ (МАРТ 2012Г.) .....	114
	Приложение 2: МОДАЛЬНОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК (1) (2) .....	116
	Приложение 3: Ж/д и автомобильные перевозки в Румынии .....	117
	Приложение 4: Автомобильное движение в Румынии – ПРОГНОЗ 2015Г.....	118
	Приложение 5: Перевозки автомобильные, ж/д и по внутренним водным путям в Болгарии. ....	119
	Приложение 6: СРАВНЕНИЕ БОЛГАРСКИХ Ж/Д (BZD и NRIC) С ДРУГИМИ Ж/Д КОМПАНИЯМИ В ЕС (2009Г.).....	120
	Приложение 7: Порты Дуная в СТРАНАХ ТРАСЕКА.....	121
	Приложение 8: Товары, ПЕРЕРАБАТЫВАЕМЫЕ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ НИЖНЕГО ДУНАЯ В РУМЫНИИ (БЕКЕТ, КАЛАФАТ, КЭЛЭРАШИ, ЧЕРНАВОДЭ, ЧЕТАТЕ, ЧИКИУ КЭЛЭРАШИ, КОРАБИЯ, ДРЕНКОВА, ДЖУРДЖУ, МОЛДОВА-НОУЭ, МОЛДОВА-ВЕЧЕ, ОЛТЕНИЦЕ, ОРШОВА, ТИСОВИТА, ТУРНУ-СЕВЕРИН) (В ТОННАХ) .....	130
	Приложение 9: Товары, ПЕРЕРАБАТЫВАЕМЫЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ СВОБОДНОМ ПОРТУ ДЖУРДЖУЛЕШТЫ И ПРОГНОЗ НА 2012Г. (В ТОННАХ) .....	131



## ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Бассейн реки Дунай .....	7
Иллюстрация 2: TEN-T ВВП и порты в Румынии и Болгарии .....	8
Иллюстрация 3: TEN-T ВВП. Приоритетная ось 18 .....	11
Иллюстрация 4: Административная карта бассейна реки Дунай .....	12
Иллюстрация 5: Транспортная инфраструктура в Румынии .....	17
Иллюстрация 6: TEN-T Ж/Д. Приоритетная ось 22 .....	22
Иллюстрация 7: TEN-T Автодороги. Приоритетная ось 7 .....	23
Иллюстрация 8: Транспортная инфраструктура в Болгарии .....	28
Иллюстрация 9: Ж/Д Сеть Болгарии .....	32
Иллюстрация 10: Автодорожная сеть Болгарии .....	35
Иллюстрация 11: Карта RORIS .....	38
Иллюстрация 12: Дунай (синий) и канал Черное море-Дунай (красный) .....	38
Иллюстрация 13: Канал Черное море-Дунай в Констанце .....	39
Иллюстрация 14: Шлюз Чернаводэ .....	39
Иллюстрация 15: Русло Бала .....	41
Иллюстрация 16: Судно Tauria Line «Алькор» на маршруте Констанца-Днепропетровск .....	44
Иллюстрация 17: Буксир толкач BRP с 2 баржами по 40 TEU на пути Констанца-Белград .....	45
Иллюстрация 18: Вакуумный экскаватор AFDJ «DUNAREA MARITIMA» на 2680 м <sup>3</sup> .....	46
Иллюстрация 19: Традиционная покатаая причальная стенка в порту Олтеница .....	48
Иллюстрация 20: Лед на Дунае в Галац – март 2012г. ....	51
Иллюстрация 21: Мост дружбы Русе-Джурджу .....	52
Иллюстрация 22: Главные морские и речные порты Румынии .....	54
Иллюстрация 23: Порт Джурджу .....	55
Иллюстрация 24: Приморский Дунай .....	59
Иллюстрация 25: Порт Браила .....	60
Иллюстрация 26: Порт Mineralier (Руда) в Галаце .....	61
Иллюстрация 27: Порт Docuri (Доки) в Галаце .....	62
Иллюстрация 28: Дунай в Галаце .....	63
Иллюстрация 29: Политическая карта Болгарии .....	65
Иллюстрация 30: Порт Русе-Запад .....	66
Иллюстрация 31: Ро-Ро терминал порта Русе-Восток .....	67
Иллюстрация 32: Остров Белене .....	69
Иллюстрация 33: Порт Белене – док для тяжеловесных грузов/выгрузка с корабля/погрузка на грузовики 3х электродвигателей/217 тонн .....	70
Иллюстрация 34 и 35: Порт Белене – выгрузка с корабля буровой туннелепроходческой машины .....	71
Иллюстрация 36: Трансъевропейские транспортные коридоры, проходящие через Видин .....	71
Иллюстрация 37: Погрузка новых автомобилей на баржу .....	73
Иллюстрация 38: Загрузка катамарана на автомобильном паромном терминале Видина в направлении Пассау .....	74
Иллюстрация 39: Мост «Новая Европа» Видин – Калафат .....	75
Иллюстрация 40: Паром BRP .....	75
Иллюстрация 41: Дизайн будущей планировки терминала Видин Север .....	76
Иллюстрация 42: Транспортная инфраструктура в Молдове .....	78
Иллюстрация 43: Географическое положение Джурджулешты .....	80
Иллюстрация 44: Торжественное открытие зернового терминала .....	81
Иллюстрация 45: Генеральный план Международного свободного порта Джурджулешты (GIFP) ..	81
Иллюстрация 46: Обслуживающее фидерный маршрут судно DL «Lady Didem» в Сулине .....	82
Иллюстрация 47: Дельта Дуная .....	83
Иллюстрация 48: Украинская часть Дельты Дуная .....	84
Иллюстрация 49: Вход в Канал Быстрое .....	86
Иллюстрация 50: Положение Измаила на р. Дунай .....	87
Иллюстрация 51: Причалы и терминалы порта Измаил .....	89
Иллюстрация 52: Разгрузка окатышей на ППК-2 .....	89
Иллюстрация 53: План порта Рени .....	90
Иллюстрация 54: Порт Рени (Слева – затон, справа – Дунай) .....	91



Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 55: Порт Рени (Затон) .....	92
Иллюстрация 56: Местоположение печально известного ППГ Капикуле-Капитан Андреево .....	104
Иллюстрация 57: Регион Буджак .....	107
Иллюстрация 58: Паромный комплекс в Рени .....	108

**ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ**

Таблица 1: Перевозки по каналу Черное море-Дунай (в тоннах) .....	42
---	----

**ВРЕЗКИ**

Врезка 1: RORIS .....	37
-----------------------	----



## 1 ВВЕДЕНИЕ

2850 километровый Дунай, «Король рек Европы», как его называл Наполеон, является второй по длине рекой в Европе после Волги, он также давно был признан жизненно важным торговым звеном между Восточной и Западной Европой. Хотя большие объемы грузов перевозятся по другим большим рекам Европы, таким как Рейн<sup>1</sup> и Волга, существовало множество препятствий на пути развития перевозок по Дунаю. В то время как другие европейские реки проходят через одну или всего несколько стран, Дунай, самая международная река в мире, пересекает территории 10 стран с разными культурами, политическими системами и иногда противоречивыми интересами и политиками.

В новейшей истории, Сулинский канал был перекрыт с 1991 по 2004гг., в связи с аварией судна «Росток» дедвейтом 5657 тонн<sup>2</sup>, также как и гражданские войны и бомбардировки сербских мостов почти полностью остановили международный грузопоток меньше чем 15 лет назад, что привело к значительным отрицательным экономическим последствиям (включая банкротство в некоторых случаях) для ряда небольших транспортных компаний и заводов уже большой промышленности прибрежных государств, которые долго оставались лишенными доступа к дешевым навалочным перевозкам.

На сегодняшний день местные и иностранные группы защитников окружающей среды (включая Всемирный фонд дикой природы и Экологическую программу ООН) все еще волнует тот факт, что Дунай представляет собой хрупкую экосистему, является важным поставщиком питьевой воды, а также основным коллектором сточных вод многих стран, которые пересекает. Таким образом, содержание реки в чистоте любой ценой является их основной задачей. Поэтому они препятствуют и постоянно откладывают внедрение многих инфраструктурных проектов, которые нужны для регулирования потока реки. Цель этих проектов заключается в круглогодичной навигации для судов класса VIb<sup>3</sup> к 2015-2020 году, что приведет к непрерывному использованию реки, сделает речное судоходство надежным, экономически выгодным и, таким образом, конкурентоспособным по сравнению с другими видами транспорта.

Экономические субъекты заявляют, что внутренний речной транспорт широко признан самым безвредным для окружающей среды, и что вред, причиняемый работами по регулированию рек и эксплуатацией судов, является минимальным по сравнению с

---

<sup>1</sup> По Рейну перевозится в 5-8 раз больше груза (по разным критериям) чем по Дунаю.

<sup>2</sup> Некоторые авторы утверждают, что эта авария была преднамеренным политическим и экономическим актом.

<sup>3</sup> Толкаемые составы и суда внутренних водных путей с осадкой до 2,5 м.



## Логистические процессы и морские магистрали II

выбросами дорожных транспортных средств, которые перевозили бы груз, если бы реки оказались не способными обеспечивать соответствующие услуги<sup>4</sup>.

В марте 2011 года, давнишний спор между Украиной и Румынией по поводу канала Быстрое затих (см. Приложение 1), как в декабре 2011-январе 2012гг. капитаны государственной компании «Украинское Дунайское пароходство» (УДП) стали докладывать о пиратских действиях и кражах грузов на румынском в том числе морском участке Дуная.

В эпоху коммунизма уровень перевозок навалочных грузов развивался очень быстро, часто обслуживая экономически нежизнеспособную тяжелую промышленность, достигнув пика в 91,841 млн тонн в 1987 году. Развал промышленности в бывшем Восточном блоке и гражданская война в Югославии привели к понижению этой цифры ниже 20 млн тонн в 1994 году. В 2011 году количество груза выросло до 50,488 млн тонн<sup>56</sup> в связи с быстрым развитием торговли в Центральной и Восточной Европе в докризисный период.

Тем не менее, Дунай явно недостаточно используемый, все еще имеет огромный потенциал для перевозок.

---

<sup>4</sup> В среднем самоходные судна расходуют до 0.013 л на тонну-км, в то время как современные суда могут расходовать дизельное топливо 0.0044 л на тонну-км. Ж/д расходует в среднем 0.0095 л/ткм а автодорожный транспорт 0.0292 л/ткм (Иначе говоря, на 1л топлива большинство судов могут провезти 1 тонну груза на 127 км, в сравнении с 97 км по ж/д и 50 км по автомобильной дороге). Речные корабли в настоящее время имеют в 3-5 раз меньше выбросов CO<sub>2</sub>, чем автодорожные грузовики на тонну-км. Смарт плавание (эквивалентное экологическому автодорожному движению) приводит к экономии выбросов от 10 до 30%, а введение топлива с низким содержанием серы в 2011г. снижает загрязнение от кораблей и делает возможным оборудовать их более энергоэффективными двигателями и установками обработки, сокращающими выбросы на 80% и до 85%.. 21 января, 2012г., впервые Центральная Комиссия по навигации на реке Рейн разрешила использование сжиженного природного газа (LNG) – самого чистого ископаемого топлива – для речной навигации. «Грузовой транспорт внутренних водных путей – это транспортное решение, которое работает», исследование ЕС, опубликованное в 2003г. продемонстрировало, что транспортировка внутренними водными путями составляет только 0.5% всех социально-экономических затрат транспорта, таких как несчастные случаи, загрязнение воздуха, изменение климата и т.д. (дороги – 91,5%, воздушный транспорт – 6%, ж/д транспорт – 2%).

<sup>5</sup> Включая основной канал Дуная, открытый в 1992г. который соединяет Дунай и Рейн, канал Черного моря-Дуная, также известный как канал Сулина – и рукав Килия, который Украина открыла полностью через оспариваемый уже длительное время канал Быстрое, чтобы обеспечить своему флоту прямой доступ к морским портам Дуная Рени, Измаилу и Усть-Дунайску.

<sup>6</sup> Для сравнения: средний годовой объем перевозок на Рейне составляет 330 млн тонн.



### Иллюстрация 1: Бассейн реки Дунай



Контейнерные перевозки по реке начались только в 2005 году, а объемы перевозок остаются незначительными и по сей день, хотя ограничение размера судна не сильно влияет на это, за исключением осадки судна. Река течет свободно от Железных Ворот на Дунайской границе между Сербией и Румынией на всем пути до Черного моря. На участке в более чем 860 км всего только 2 пары шлюзов на 2 ветках канала Чернаводэ-Аджиджа. За последние годы Констанца позиционирует себя в качестве ключевого контейнерного центра (хаба) на Черном море, в т.ч. для стран на берегах реки Дунай.

Услуги Ро-Ро, обеспечиваемые катамаранами с мелкой осадкой, также стали успешно развиваться между Германией и Болгарией, и имеется возможность для продвижения таких услуг на других участках реки. Местные линии Ро-Ро успешно восполняют недостаточное количество мостов, связывающих берега реки между Румынией и Болгарией, а также сеть автомобильных дорог низкого качества между двумя странами (присутствует положительная тенденция быстрого улучшения).

Транспортная политика прибрежных государств предусматривает эволюцию портов Дуная в логистические и промышленные хабы с улучшенными интермодальными связями. Она должна привести к привлечению дополнительной деятельности и большему количеству перевозок в порты при условии, что экспедиторы и транспортные компании будут должным образом и своевременно вовлечены в такие значительные инфраструктурные инвестиционные проекты.

Включение Дуная в качестве X ключевого транспортного коридора Трансъевропейской транспортной сети в октябре 2011г. и Стратегия ЕС в отношении региона Дуная (EUSDR), принятая Еврокомиссией в декабре 2010г., и подтвержденная Советом Европы в 2011г. должны обеспечить инструменты, необходимые для создания синергии между странами Дунайского региона и помочь в решении общих задач совместными усилиями.





Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 2: TEN-T ВВП и порты в Румынии и Болгарии





## 2 ОБЩАЯ ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ТРАСЕКА

В то время как потенциал Дуная уже был хорошо освещен различными техническими исследованиями как составляющая общего рынка судоходства по Дунаю, цель этого отчета – подчеркнуть его роль в транспортной системе четырех прибрежных стран ТРАСЕКА на национальном уровне, а также его значение для ТРАСЕКА в целом, принимая во внимание европейский опыт и существующие тенденции развития в регионе.

При судоходной длине в 2414 км, река Дунай играет главную роль в соединении:

- Регионов Западной, Центральной и Восточной Европы с Черным и Северным морями,
- Прибрежных стран между собой,
- На национальном уровне, различных регионов прибрежных стран.

Для ТРАСЕКА эта река представляет главную часть внутренней сети водных путей.

Дунай классифицируется как международный внутренний водный путь, который способствует улучшенному распределению транспортных потоков между Западной, Центральной и Восточной Европой с одной стороны, и Кавказом и Средней Азией с другой стороны, как через порты на западном и восточном берегах Черного моря, так и через комплекс Волга-Дон к портам в Каспийском море.

Бассейны рек Днепра и Дуная связаны судоходством, которое осуществляется между портами обеих рек. В случае развития логистической инфраструктуры и улучшения навигационных условий, Дунай так же может быть включен в логистические цепочки соединяющие со Средиземным морем.

Европейский опыт показывает следующие факторы, которые необходимо рассмотреть для успешного развития потенциала внутренних водных путей:

**Снижение транспортных затрат прибрежной зоны:** у контейнерных речных портов, расположенных вверх по реке возле рынков внутренних районов, есть потенциал завоевать долю сервиса рынка портов, расположенных на побережье. Эта тенденция – результат попыток грузоотправителей минимизировать транспортные затраты прибрежной зоны, выбирая порты, расположенные глубже внутри страны (Дуйсбург, самый большой внутренний порт в мире, в Рурском регионе, обрабатывает более 1 млн TEU в год, а некоторые транспортные компании прокладывают морские контейнерные маршруты из Дуйсбурга в Великобританию, например).

**Направление на мультимодальные доли рынка:** несмотря на то, что внутренние водные пути являются абсолютно жизненно важной частью мультимодальной системы, особенно в случае с насыпными/наливными грузами, глобальная тенденция показывает, что они теряют долю рынка по сравнению с автомобильными перевозками. Поэтому, система внутренних водных путей должна завоевать место на международных контейнерных и внутренних интермодальных рынках, предоставляя услуги, требуемые логистической цепочкой, в соответствии с тем же уровнем и объемом, что предоставляют современные морские порты (Льеж, первый внутренний порт в Бельгии и третий в Европе, создает Trilogiport, мультимодальную платформу, включающую контейнерный терминал, связанный с авто, ж/д и водными путями (15 га), открытые участки логистики и склады последнего поколения (41,7 га), портовую зону (14,7 га), территорию для сервисных работ (1,8 га) и зону экологической интеграции (25 га). Ключевые международные игроки в транспортной промышленности и логистике, такие как Dubai Ports World, крупнейший оператор контейнерных терминалов в мире, или Deutsche



Lagerhaus GmbH, лидирующий девелопер в сфере логистики, тесно сотрудничают, и являются частью этого предприятия).

**Услуги по перевозке контейнеров баржами являются жизнеспособными, практически осуществимыми:** Перевозки контейнеров баржами в Европе стали важной цепочкой транспортировки контейнеров между рынками внутренних районов и прибрежными портами (1 980 223 TEU или порядка 14,7 млн т грузов было перевезено по Рейну в одном только 2012 г. Темпы роста в этом транспортном сегменте за 10 лет составили 90%).

Такое решение также можно рассмотреть для ТРАСЕКА, естественно принимая во внимание существующие технические ограничения вдоль его водных путей. Это также связано с общей ситуацией по контейнеризации в ТРАСЕКА. Так как услуги перевозок контейнеров баржами требуют существенных имеющихся или потенциальных объемов контейнерных перевозок между международными портами и внутренними региональными рынками.

**Надежные регулярные услуги:** Условия, обеспечиваемые системой речного транспорта, должны предоставлять постоянные, быстрые и надежные связи. Это включает в себя надлежащие условия навигации, доступность контейнерного оборудования и управляемые расстояния. Опыт Европы показывает, что частота и уровень обслуживания – наиболее важный фактор для конкуренции с автомобильным транспортом.

**Политика переноса на другие виды транспорта и ее механизмы:** Политика Евросоюза заключается в перемещении акцента с автомобильного на жд и речной транспорт. Например, традиционные внешние затраты на выбросы и заторы в движении автотранспорта, преобразованы в рыночные субсидии для перевода движения с автодорог на водные пути. Политика, стимулы и субсидии станут важным инструментом для развития целостной логистической системы в ТРАСЕКА, включая использование потенциала внутренних водных путей в логистической цепочке.

**Маркетинг, связь с грузоотправителями, перевозчиками и портами:** Маркетинговые меры, продвигающие определенные сегменты сети, могут быть полезны в установлении отношений с грузоотправителями, которые ищут надежные/альтернативные варианты доставки товара.

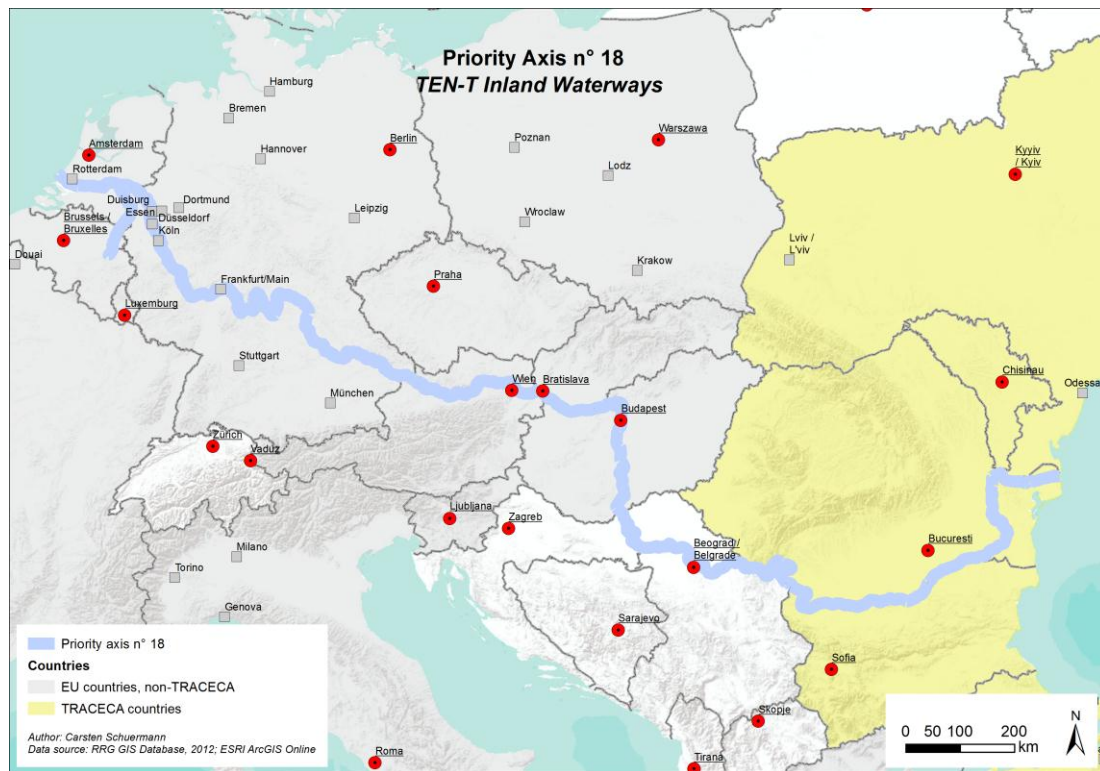
**Инновации и технология:** Использование, надежность и эффективность системы внутренних водных путей усиливается путем применения современных технологий и инноваций.

Конечно, эти полученные уроки нельзя использовать мгновенно, но они обеспечивают видение для использования потенциала системы внутренних водных путей и определяют необходимые шаги.



### 3 ЕВРОПЕЙСКАЯ ПОЛИТИКА

Иллюстрация 3: TEN-T ВВП. Приоритетная ось 18



Дунай был включен в Программу TEN-T ЕС после принятия его в качестве Приоритетного проекта под номером 18. Дунайский коридор пересекает Европу от Северного моря в Роттердаме до Черного моря в Румынии и является одним из самых длинных в сети TEN-T, проходя как через страны ЕС, так и другие страны, не являющиеся членами ЕС.

Однако, как было отмечено г-жой Карлой Пейджс, Европейским Координатором этого Приоритетного проекта, в ее отчете о деятельности в декабре 2010 года, «До 2006 года, действия, предпринятые для гарантирования или восстановления надежных перевозок в большей части коридора, а особенно на реке Дунай, были сильно фрагментированы и фокусировались на национальных уровнях, особенно после Балканской войны 1990х годов, последствия которой до сих пор отражаются на перевозках. Только после 2006 года больше внимания стали уделять важности реки Дунай в качестве потенциального ресурса в системе грузовых перевозок. Однако, до появления Рамочной программы 2007-2013гг., существенных средств на решение главных проблем судоходства не выделяли».

В соответствии с Белой Книгой ЕС по транспорту, планируется перераспределение грузов от автотранспорта на участке более чем 300 км на водный и ж/д транспорт на 30% к 2030 году, и на 50% к 2050 году. Пересмотренная Политика TEN-T 2011г. и принятие Стратегии ЕС по Дунайскому региону (EUSDR) должны привлечь внимание к Дунаю (см. также Приложение 2).

EUSDR – это вторая макро-региональная стратегия ЕС после Стратегии ЕС по региону Балтийского моря.

EUSDR основывается на корректировке существующего финансирования и более эффективной координации существующих инструментов, а также запрещает дополнительное финансирование, нового законодательства или организаций. Ресурсами



## Логистические процессы и морские магистрали II

финансирования являются существующие Фонды финансовой поддержки и структурные фонды<sup>7</sup>, ИСС (IPA) для Западных Балкан, ЕИСП, ЕТС, Национальные фонды и секторальные фонды ЕС, Международные финансовые институты (ЕИБ, ЕБРР), частные банки и доноры.

**Иллюстрация 4: Административная карта бассейна реки Дунай**



EUSDR имеет четыре главных направления и 11 приоритетных области, каждая из которых координируется двумя странами. Мониторинг области «мобильность и мультимодальность», в наибольшей степени соответствующая задачам проекта «LOGMOS», осуществляют Австрия и Румыния.



Источник: danube-region.eu

Был разработан План действий, который основывается на текущей деятельности в регионе Дуная.

Что касается внутреннего судоходства, то мероприятия и проекты соответствуют целям, устанавливаемым Европейской программой действий в отношении внутреннего

<sup>7</sup> 24,8 млрд евро для транспорта на период программы 2007-2013гг., из которых всего 0,7 для портов и внутренних водных путей.





## Логистические процессы и морские магистрали II

судоходного транспорта 2006г. (NAIADES), истекающей в 2013г., и ее техническим компонентом PLATINA. В настоящее время ЕС осуществляет пересмотр NAIADES, по результатам которого будет принята программа NAIADES II. Ключевые сферы программы NAIADES: развитие рынков, модернизация флота, занятость и квалификация, информирование, строительство и инфраструктура.

В PLATINA входит 23 партнера из 9 разных стран. Программа управляется консорциумом, ядро которого включает Via Donau (Австрия) в качестве координатора, Voies navigables de France (Франция), Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (Германия), Promotie Binnenvaart Vlaanderen (Бельгия) и Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation (Голландия). Основной задачей NAIADES является создание с помощью PLATINA последовательных связей для использования в полном объеме потенциала ВВП путем лучшей координации национальных транспортных политик в области судоходства в бассейне Дуная.

Весь процесс EUSDR отслеживается Программой взаимодействия (координационный центр – Вена).

В отношении внутреннего водного транспорта, конкретные проекты по инфраструктуре включают, например:

- Расчистку мест кораблекрушений, развалин мостов и неразорвавшихся боеприпасов в русле реки, которые на некоторых отрезках низовий Дуная все еще препятствуют движению и подвергают опасности судоходство, особенно в периоды мелководья;
- Строительство канала Дунай-Бухарест, который соединит столицу Румынии с рекой через водный путь, защитив 11 населенных пунктов и 30000 га сельскохозяйственных земель от паводков, для производства электроэнергии, поставки воды для орошения, поставки питьевой воды соседним окрестностям и для создания аквакультуры.

Другие вопросы, которые решаются:

- Внедрение транснационального скоординированного подхода к утилизации отходов с судов (WANDA – финансируемый ЕС проект по обращению с отходами внутреннего судоходства по Дунаю, завершившийся в 2011г., и последующий проект CO-WANDA, стартовавший в октябре 2012г. в рамках программы SEE);
- Поддержка Дунайской Комиссии в завершении процесса рассмотрения Белградской Конвенции, которая укрепит роль Дунайской Комиссии, а также позволит Еврокомиссии вступить в нее в качестве члена;
- Развитие речных портов в мультимодальные логистические центры; стоит отметить на данном этапе План действий предусматривает, что: «Скоординированная и гармонизированная концепция мультимодальных портов должна быть разработана странами бассейна реки Дунай и соответствующими заинтересованными лицами. В качестве основы для этой деятельности, будет разработан национальный план развития портов, или рассмотрен, с целью интеграции его в стратегию регионального развития»;
- Создание сети Администраций реки Дуная (NEWADA) для упрощения координации мероприятий и планов и обмена опытом среди организаций, отвечающих за администрирование водных путей Дуная;
- Развитие контейнерных перевозок по Дунаю, чтобы увеличить использование мультимодального транспорта путем укрепления сотрудничества между портами и



## Логистические процессы и морские магистрали II

логистическими партнерами частного сектора, совершенствуя необходимую инфраструктуру, создавая сеть основных портов;

- Внедрение гармонизированных Информационных услуг по вопросам реки (RIS) для увеличения безопасности и не нанесения вреда окружающей среде внутренним судоходством, оптимизируя эффективность логистических операций, таким образом, сокращая общие транспортные расходы;
- Создание сетей сотрудничества для обучения в сфере логистики и судоходства с упором на коридор Дуная для улучшения обучения и образования в области перевозок по внутренним водным путям в регионе Дуная (NELI).

Другая глава Плана действий связана с рассмотрением ж/д и автомобильного транспорта, например, строительства двух новых мостов, соединяющих Бечет (Румыния) с Оряхово (Болгария) и Кэлэраши (Румыния) с Силистра (Болгария), в то время как планы по ж/д подчеркивают необходимость обратить особое внимание на развитие современных интермодальных терминалов, соединяющих реку Дунай с ж/д сетью.

В целом, специалисты считают, что политика ЕС и разных агентств не имеют успеха в вопросах перевозок по Дунаю.

Навигационные и информационные системы транспортных компаний являются приоритетными, в то время как стареющий речной флот в основном игнорируется, и хотя они так же важны, но они не должны быть приоритетными по сравнению с судами и самой инфраструктурой порта (за последние несколько лет единственная инвестиция в этом отношении был заем в 17 млн евро от Европейского Инвестиционного банка на реконструкцию и модернизацию порта Лом в Болгарии, несмотря на то, что многие порты в Нижнем Дунае требуют значительных инвестиций в инфраструктуру).



## 4 ОРГАНИЗАЦИЯ СЕКТОРА

### 4.1 Дунайская Комиссия

#### Историческая справка

Российская Империя, контролировавшая Сулинское устье, не смогла поддержать условия судоходства в надлежащем состоянии, чтобы суда использовали российские порты на Черном море вместо турецких (позднее румынских). В 1856 году, после Крымской войны, во время подписания Парижского пакта, силы Западной Европы создали Европейскую Комиссию Дуная (ECD) с целью улучшения судоходства в устье Дуная, а также со скрытой целью держать Россию подальше от этой стратегически важной территории (Пакт также отодвинул границу с Россией на 20 км севернее Дуная).

После Второй мировой войны, когда большинство прибрежных стран стали Советскими сателлитами, а большая часть основного речного флота, в свое время принадлежавшего самой большой транспортной компании DDSG/Vienna, была захвачена и передана Советскому Дунайскому пароходству (SDP), Россия, наконец, получила полный контроль над Дунаем. СССР объявил, что должна быть основана новая Дунайская Комиссия, состоящая только из прибрежных стран (кроме Германии и Австрии<sup>8</sup>).

Несмотря на сильные протесты Запада, это привело к подписанию в Белграде 18 августа 1948 года Конвенции о режиме судоходства на Дунае, которая в силе до сих пор. Это событие завершило политический контроль Запада над этим ключевым торговым путем. Штаб-квартира Комиссии переместилась в Будапешт в 1954 году.

В 1956 году в Братиславе было подписано ограничительное соглашение о прибрежном плавании между прибрежными национальными транспортными компаниями (теперь большинство из них государственные). Оно позволяло судам торговать только в или внутри страны. Это фактически отменило международный статус реки. После развала Советского Союза, Россия стала единственным не прибрежным членом Комиссии из 11 стран-участников. На сегодняшний день Комиссия также включает 9 стран-наблюдателей (Бельгия, Чешская Республика, Кипр, Франция, Республика Македония, Греция, Черногория, Голландия и Турция).

#### Роль Комиссии на сегодняшний день

Основные задачи деятельности Дунайской Комиссии – обеспечение и развитие свободного судоходства на Дунае для коммерческих судов, ходящих под флагами всех государств в соответствии с интересами и суверенными правами стран-членов Белградская Конвенция, а также усиление и развитие экономических и культурных отношений упомянутых государств между собой и с другими странами. Официальные языки Комиссии – русский и французский (а с 1991 года еще и немецкий).

Дунайская Комиссия сосредоточена на создании объединенной системы судоходства внутренних водных путей в Европе, а приоритетом для нее является объединение и взаимное признание основных регулирующих документов, требуемых для судоходства на Дунае и на других частях объединенной системы судоходства.

---

<sup>8</sup> Австрия присоединилась в 1960 году, а Германия стала полноправным членом Комиссии только в 1998 году, вместе с Хорватией и Молдовой.





Она также играет важную роль в содействии усовершенствованию навигационных условий и безопасности судоходства, и создании требований для интеграции Дуная в европейскую систему перевозок в качестве важного транспортного коридора.

Таким образом, Комиссия активно сотрудничает с соответствующими международными органами, вовлеченными в различные сферы внутренних транспортных водных путей, такими как UNECE, Международная Комиссия бассейна реки Сава<sup>9</sup>, Центральная комиссия по судоходству на Рейне, Европейская Комиссия, ОЧЕС, и др.

Комиссия, проводит по 2 полных заседания в год, состоит из экспертных рабочих групп по техническим, юридическим и финансовым вопросам, таким как лицензирование владельцев судов, минимальные требования для стандартных параметров фарватера, гидротехнические и другие усовершенствования на Дунае, влияние изменения климата на речное судоходство, отходы, производимые судами, и т.д.

С целью усиления роли Комиссии в международном сотрудничестве в области речного судоходства, страны-члены Белградской Конвенции с 2009 года также работают над пересмотренной, усовершенствованной версией, которая наделила бы Комиссию дополнительными полномочиями, дала бы новые функции, а также позволила бы расширять круг ее членов. Это должно стать возможным, когда процесс пересмотра Конвенции будет завершен. На сегодняшний день Франция, Турция и ЕС объявили о своем намерении стать членами новой Дунайской Комиссии.

## 4.2 Национальные стратегии по транспорту (Румыния, Болгария)<sup>10</sup>

### 4.2.1 Румыния

#### 4.2.1.1 Основные факты и цифры

Степень урбанизации в Румынии (54% общей численности населения из 20,121 млн в 2011 году) значительно ниже, чем в соседних государствах, где плотность населения на квадратный километр сопоставима (68% в Венгрии) или ниже (72,5% в Болгарии), и намного ниже, чем в странах ЕС (74% в Германии, 77% во Франции). С 2005 года этот процент даже снижается.

Это означает, что население более или менее равномерно распределено по 239000 квадратным километрам территории страны, где только 2 города насчитывают больше 300000 человек (Тимишоара, Клуж-Напока) плюс столица Бухарест, самый большой город с населением 1,883 млн человек (2,2 млн в области ЛУС). Сельские районы представляют 90% общей площади страны.

ВВП на душу населения, который повышался постоянно и значительно с начала 2000х годов, замер примерно на 49% среднего ВВП ЕС-28 из-за глобального экономического спада. Однако уровень безработицы остается довольно низким (7,5% рабочего населения в августе 2013г.) и заметно ниже среднего в ЕС (10,9% в тот же период).

---

<sup>9</sup> Спроектирована в 2001 году, а официально создана в 2005 году между Боснией и Герцеговиной, Федеральной Республикой Югославии (теперь Сербия), Хорватией и Словенией для эффективного использования, защиты и контроля водных ресурсов бассейна реки. Река Сава, длиной 947 км второй по величине водосбор Дуная после Тисы с бассейном в 97713 квадратных километров. Комиссия имеет Постоянный Секретариат в Загребе, Хорватия

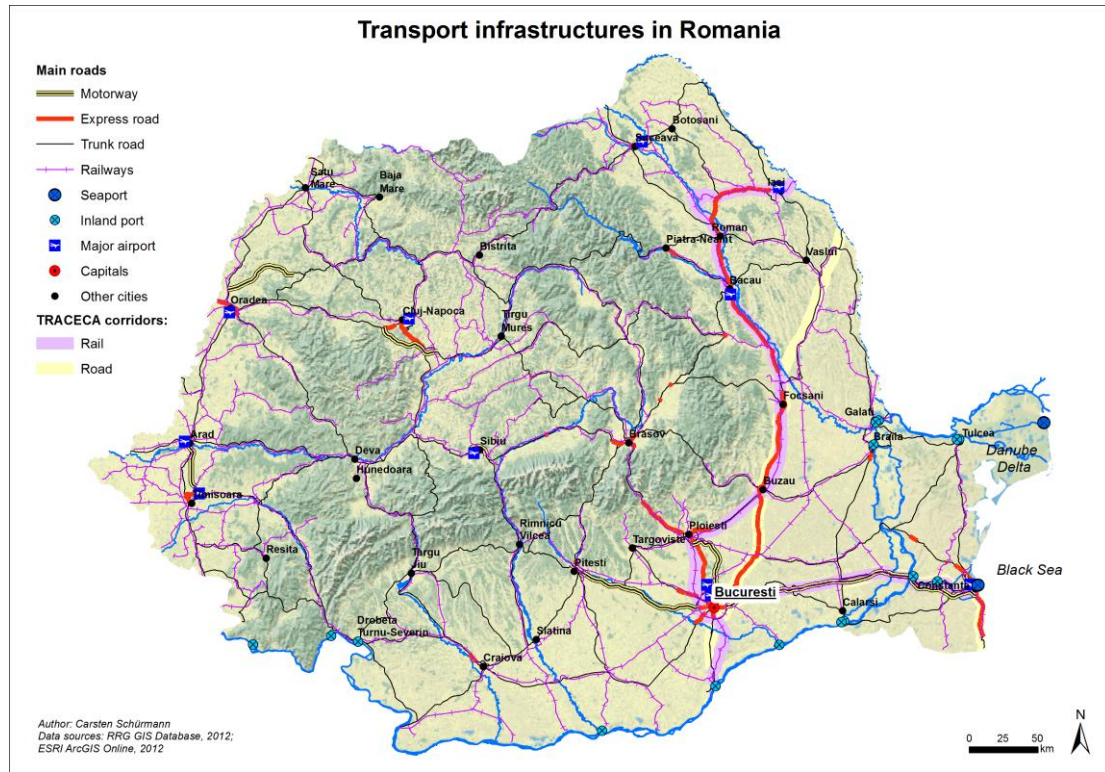
<sup>10</sup> Национальные транспортные стратегии Украины и Молдовы описаны в соответствующих документах, опубликованных в отдельных отчетах Консультанта. Секции этих стратегий, имеющие непосредственное отношение к Дунаю, есть в описании их портов в Главе 5.



## Логистические процессы и морские магистрали II

В 2010 году доля автотранспорта в международной торговле Румынии была 70,5% в экспорте и 71,2% в импорте, в то время как водный транспорт представляет 19,5% и 15,4% соответственно. Основным торговым партнером Румынии является ЕС-27 (73,5% импорта и 70,2% экспорта в 2012 г.).

### Иллюстрация 5: Транспортная инфраструктура в Румынии



#### 4.2.1.2 Стратегия интермодальных перевозок до 2020 года – Общий обзор

Подготовленный в 2010г. и опубликованный в мае 2011г. этот документ остается наиболее актуальным и релевантным для задач настоящего отчета в преддверии подготовки генерального мастер-плана Румынии в отношении транспорта на основе оценок спроса на транспортные услуги и объема перевозок до 2030г. (в 2007-2013 годах финансировавшийся SOP). Мастер-план готовится параллельно со следующим бюджетом ЕС на 2014-2020 годы, в котором доля ж/д сетей Румынии в сети TEN-T была пересмотрена в сторону увеличения на 40%.

Как сообщается, мастер-план должен содержать основные принципы, указания и рекомендации стратегии. Обсуждение проектов (среди которых 2-3 проекта узловых интермодальных центра), которые планируется включить в мастер-план, состоится в ноябре 2013г., а окончательная редакция мастер-плана будет обнародована весной 2014г.<sup>11</sup> Картографирование в соответствии с последними формулировками сетей TEN-T, согласно которым основная сеть включает Будапешт, Тимишоару и Констанцу, а Яссы, Клуж, Брашов и другие города войдут в ответвления сети. Ведутся работы по выбору

<sup>11</sup> В апреле 2011г. стартовал тендер по выбору консалтинговой фирмы, которая займется техническими аспектами при подготовке мастер-плана. В апреле 2012г. победителем тендера стала британская компания Аесом. С ней был заключен договор на срок в 23 месяца.



методологии, определения приоритета проектов, мест расположения центров логистики и источников финансирования (преимущественно финансовые инструменты ЕС, такие как специализированные отраслевые фонды/CEF и проч.). В рамках мастер-плана планируется разработать национальную транспортную модель<sup>12</sup>.

Стратегия признает, что глобализация экономики и последующий рост мировой торговли являются ключевыми движущими силами увеличивающегося спроса на международные перевозки дальнего сообщения, основанного на услугах «от двери к двери», что ускоряет развитие контейнеризации с использованием различных видов транспорта.

Стратегия основана на развитии использования различных видов транспорта, и считается самой безопасной и лучшей будущей альтернативой для удовлетворения потребностей потребителей и решения проблем дорожных заторов, а также способствует сохранению честной конкуренции, смягчает последствия экономического кризиса и внедряет приоритеты TEN-T ЕС в Румынии.

Этот подход можно лучше понять, если рассматривать эксплуатацию и текущее состояние наземного транспорта, который также опирается на настоящую и будущую эксплуатацию Дуная (положения Стратегии морских и речных перевозок также будут рассматриваться в соответствующих главах данного отчета).

### Железнодорожный транспорт

Либерализация в железнодорожной промышленности началась в 1998 году, и на 30 сентября 2010 года в Румынии действовали не менее 20 частных операторов железнодорожных грузоперевозок<sup>13</sup>. Инфраструктура остается во владении государства, CFR, национальной железнодорожной компании. CFR разделена на 4 сектора: CFR Calatori, для пассажирских перевозок; CFR Marfa, для грузоперевозок; CFR Infrastructura, которая управляет инфраструктурой сети румынской железной дороги и Societatea Feroviara de Turism, или SFT, которая занимается туристическими и прогулочными поездами.

Однако, недостаточная государственная поддержка и инвестиции в CFR для восстановления и модернизации железнодорожной инфраструктуры, включая терминалы (модернизация зданий, поставка воды и электроэнергии, пути, платформы, хранилища, краны и другое оборудование, включая погрузчики, оборудованные телескопическими гидравлическими распорками для 40т, ИТ-системы и др.), а также плохое обслуживание<sup>14</sup> привели к ограничению скоростного режима поездов, остановкам и задержкам, также задержкам обслуживания, транспортировки и диспетчеризации на станциях, и к высоким тарифам (частично из-за большой фрагментации рынка), все это привело к тому, что потребители перевозят контейнеры автотранспортом, а железнодорожные перевозки CFR Marfa сократились вдвое за последние 10 лет<sup>15</sup> (см. Приложение 3). В первом

---

<sup>12</sup> Во многом напоминает аналогичный инструмент, разработанный для TRACECA в рамках проекта IDEA I.

<sup>13</sup> По данным AFER (Румынское железнодорожное управление, подчиняющееся министерству транспорта), его подразделением OLFR, отвечающим за лицензирование, по состоянию на 31.12.2012 было выдано в общей сложности 41 лицензия национальным и зарубежным компаниям на железнодорожную перевозку грузов.

<sup>14</sup> Железнодорожный парк CFR Marfa насчитывает свыше 900 локомотивов и 39 тыс. вагонов, из которых только 23 тысячи находятся в рабочем состоянии.

<sup>15</sup> В дальнейшем это привело к серьезным финансовым и социальным сложностям для CFR. Штат сотрудников сократился с 45760 в 2000 году до 25382 в 2010 году. Даже при этом, компания (в целом) продолжила нести убытки, пик которых пришелся на начало глобального финансового кризиса, и в первой



полугодии 2012г. объем перевозок CFR Marfa составил 14,8 млн т, что на 15,6% меньше чем в том же периоде 2011г., при этом объем перевозок в целом сократился на 9,4%.

Объем контейнерных грузоперевозок на 10784 км железнодорожном маршруте (4002 км из которых электрифицированы) представляет, в среднем, всего 4% общего объема железнодорожных перевозок товаров на протяжении 2005-2009гг.

Тем не менее, частные железнодорожные экспедиторы занимаются внутренними и международными контейнерными блок-поездами (Delamode Group – еженедельные поезда Бухарест – Южный порт Констанца; IFB – постоянные отправления из/в Антверпен, Зеербрюгге, Генк в/из Бухареста, Брадю де Сю, Куртичи/частный терминал ж/д порта Арад, и Орадя с возможными связями с Турцией, Грецией и Венгрией<sup>16</sup>.

## Автотранспорт

Дорожная сеть охватывает более чем 81713 км, из которых 16500 км государственной сети. И снова из-за недостаточных инвестиций, обслуживания и ремонта, румынская инфраструктура, хоть и улучшается быстро, далеко отстает от западно- и даже центральноевропейской и удовлетворять потребности и требования современной рыночной экономики причем даже в большей мере потребности национальные, поскольку количество частного автотранспорта в стране возросло в три раза с момента падения железного занавеса 24 года тому назад<sup>17</sup>.

Планируется построить 2260 км систему автострады, состоящую из шести основных и шести объездных автостад. На 2011 год, 371,5 км построено и еще на 845 км строительные контракты находятся на стадии подписания.

Кроме того, бюджетные ограничения мешают восстановлению/модернизации всей сети, а чтобы избежать дальнейшего ухудшения состояния дорог, в 2010 году были приняты законы, ограничивающие разрешенный вес и габариты грузовых автомобилей, а также скорость всех транспортных средств на некоторых государственных автодорогах. В то же время в 2005 году была запущена программа по восстановлению и вышеупомянутые ограничения постепенно снимаются.

---

половине 2010 года CFR показала дефицит в размере 100 млн евро. Министерство транспорта и инфраструктуры разработало и внедрило план по спасению организации, что стоило работы еще 4000 сотрудников, не считая жесткого урезания льгот и увеличения тарифов. На сегодняшний день CFR все еще работает над снижением затрат, при этом в 2011 г. компания отчиталась об убытке в размере "всего лишь" 22 млн евро при выручке 261 млн евро (последний раз CFR Marfa продемонстрировала положительную доходность в 2007г. С тех пор ее суммарный убыток превысил 270 млн евро). В 2013г. ожидается убыток в размере 47,7 млн евро. На конец 2012г. количество работников CFR Marfa составляло 9162 человек. К концу 2013г. ожидалось их сокращение до 9053 человек. Однако в настоящее время на ноябрь-декабрь 2013г. запланировано сокращение персонала еще на 1500 человек после приватизации CFR Marfa. Профсоюзы уже предупредили о том, что будут инициированы судебные иски, поскольку план приватизации не предусматривал сокращение персонала.

<sup>16</sup> До 2009 года курсированием поездов IFB в Румынии занималось «CFR Marfa». С 2010 года данные услуги предоставляются «Logistic Services Danubius SRL», одним из румынских филиалов DB Schenker. Средняя еженедельная частота – это 3 пары поездов с 40 контейнерами на поезд. По сообщениям контейнеры из Генк в Бухарест перегружались с платформ на грузовики в городе Орадя из-за слишком длинного пути следования по железным дорогам в Румынии.

<sup>17</sup> Это наглядно отражает статистика транспортных происшествий со смертельным исходом, количество которых составило 2796 в 2009г., при показателе смертности 0,13 на 1000 человек населения. При этом, например, в Германии данный показатель был равен 0,051 в том же году.



Однако прогноз 2006 года на 2015 год показал, что на государственных дорогах в городских районах поток автотранспорта составит 16000 автомашин в час, что приведет к заторам как для грузового транспорта, так и пассажирского (Приложение 4).

Растущая важность автодорожных перевозок в Румынии находится на стадии эволюции разделения грузовых перевозок по видам транспорта (Приложение 2)<sup>18</sup>, а также эволюции национального обеспечения грузовыми автомашинами (грузовики, дорожные тракторы, полу-трейлеры и трейлеры по классификации Глоссария UNECE для транспортной статистики, 4е издание, 2009г.):

2006 - 422,830 единиц

2007 - 467,280

2008 - 612,179

2009 - 629,753

2010 - 636,077<sup>19</sup>

### **4.2.1.3 Стратегия интермодальных перевозок до 2020г. – Интермодальные терминалы**

#### **Существующая инфраструктура**

В настоящее время в Румынии 26 ж/д терминалов, построенных в 1970-80х гг., которыми до недавнего времени управляла «CFR Marfa». Общая пропускная способность составляла 10500 TEU. 12 из них не имеют хороших подъездных путей, не обеспечены охраной, с ограниченной поставкой электроэнергии, с устаревшим оборудованием, но небезопасные здания закрыты. В 2012-2013 годах неустановленное количество этих терминалов перешло от CFR Marfa к CFR Infrastructura, по официальной версии, с целью их модернизации и изменения нынешней концессионной схемы для повышения конкуренции между пользователями<sup>20</sup>.

Кроме того, есть 18 терминалов, которыми управляют национальные и иностранные частные компании. 14 из них расположены в речных и морских портах и оборудованы для работы с контейнерами.

---

<sup>18</sup> Можно предположить что небольшой спад доли железнодорожных перевозок в 2008 году и более значительный в 2009 и 2010 году связан с со значительным падением контейнерной торговли в Констанце на протяжении этих лет (- 30479 TEU или -2.16 % в 2008г. по сравнению с 2007г., и – 786632 TEU или -57 % в 2009 г. по сравнению с 2008 г.).). Меньшие значения доли автотранспорта в 2010 и 2011 годах отражают последствия кризиса (см. также Приложение 3). Похоже, что по причинам, которые заслуживают более детального анализа, чем можно обеспечить в данном отчете, экономика Румынии остается в более глубоком кризисе, чем соседние страны ТРАСЕКА, экономика которых, например как Украины и Грузии, уже стабилизирована и начала восстанавливаться.

<sup>19</sup> Данные за последующие годы отсутствуют.

<sup>20</sup> Процесс передачи в мае 2013 года части активов CFR Marfa (включая земельные участки), оцениваемых в несколько миллионов евро, другим государственным и частным структурам вызвал серьезные опасения в отношении заниженной оценки и непрозрачности. На конец 2011г. долг CFR Marfa составлял 420 млн евро, из которых 360 млн приходилось на задолженность перед другими государственными органами, включая и ведомство, отвечающее за инфраструктуру, и государственный бюджет, а оставшаяся часть – неустойка и задолженность перед поставщиками. Задолженность государству была частично списана для повышения привлекательности компании у инвесторов перед ее приватизацией. Остаток бюджетной задолженности (около 330 млн евро) был конвертирован в акции.



3 расположены около пунктов пропуска (2 в Куртичи/Арад вблизи Венгрии<sup>21</sup> и 1 в Холбоака/Иязи, вблизи Молдовы).

Последний находится в важном промышленном, нефтепроизводственном и нефтеперерабатывающем центре Плоешти, в 56 км к северу от Бухареста<sup>22 23</sup>.

### Предложения по модернизации старых / постройке новых терминалов

Были определены ключевые транспортные коридоры на основе анализа существующих и будущих внутренних и транзитных грузовых потоков:

#### 1. Черное море – Сербия / Венгрия / Австрия

По автодороге и ж/д: Констанца-Бухарест-Надлач/Куртичи (основная дорога и пункт пропуска с Венгрией вблизи от Арад, столицы региона, главного промышленного и коммерческого города Румынии, включенного в 4й Панъевропейский коридор),

По внутренним водным путям через канал Черное море-Дунай и Нижний Дунай:

- до Джурджу, затем по автодороге/ж/д Джурджу-Бухарест-Тимишоара-Арад-Надлач/Куртичи,
- до Калафат, затем по автодороге/ж/д до Надлач/Куртичи,
- до речных портов Сербии, Венгрии и Австрии прямо через Калафат.

#### 2. Черное море – Молдова / Украина

по автодороге: Джурджу-Бухарест-Альбита (пункт пропуска с Молдовой, в 60 км к югу от Иязи),

---

<sup>21</sup> Один из них, контейнерный терминал на участке 10,3 га в аэропорту Арад в Кутичах открылся в сентябре 2009г. Он представляет собой совместное предприятие румынской компании Trade Trans Log SRL, венгерской MAV Kombiterminal, порта Копера (Словения) и словацкого поставщика логистических услуг TTI. Терминал способен обрабатывать 60 тыс. TEU. Он обслуживает:

- еженедельный блок-поезд из Копера, Словения, начиная с 2009 г

- с октября 2011г. еженедельный (ныне трижды в неделю) блок-поезд из Вормс, Германия (оператор Kombiverkehr). Заказчиком является Ecol, крупнейший поставщик логистических услуг в Турции. Каждый поезд перевозит 32 полуприцепа, которые затем транспортируются по автодороге из Кутичи в Турцию.

- с декабря 2011г. три (ныне четыре) пары поездов в неделю из Генка, Бельгия (оператор IFB),

- с декабря 2012г. еженедельный контейнерный блок-поезд CMA-CGM из Констанцы через Бухарест,

- с августа 2013г. регулярный блок-поезд из Триеста (основной заказчик – DB Schenker, бестарные грузы).

<sup>22</sup> Два проекта были разработаны и реализованы и эксплуатируются бельгийским застройщиком Alinso. Первый проект, интермодальный терминал Alinso представляет собой бетонную площадку на территории 9,4 га с ж/д линией протяженностью 2200 м и вместимостью 4904 TEU. Сообщение с терминалом будет обеспечивать практически завершенная автомагистраль АЗ Бухарест – Брашов, которая является главной дорогой в северные и западные области страны, а также в западные страны ЕС. Второй проект, Ploiesti West Park, был запущен в июне 2009г. Этот «парк» в Плоештах занимает порядка 285 га и имеет стандартные склады и склады с контролируемой температурой (уже построено и сдано в аренду 83 тыс. м<sup>2</sup> площадей), оборудованных солнечными батареями на крыше, генерирующими 6900 МВт·ч электроэнергии, что эквивалентно сокращению выбросов CO<sub>2</sub> на 11 тыс. т в год. При реализации первого этапа проекта этого бизнес-парка/центра логистики акцент делался на легкую промышленность, логистику и недвижимость полупромышленного назначения. 90 участков уже подготовлены для таких известных компаний, как Unilever, BAT, Schlumberger, Honeywell, Halliburton, Lufkin, Kuehne & Nagel.

<sup>23</sup> Плоешти привлекает много иностранных инвестиций. Большие компании, такие как Лукойл, Shell, Unilever, Кока-Кола, Efes Pilsener, Interbrew, BAT имеют там производственные заводы. Tengelmann, ведущая розничная компания Германии, сделала Плоешти своей центральной операционной базой в Румынии.



## Логистические процессы и морские магистрали II

по ж/д: Констанца-Бухарест-Альбита

по внутренним водным путям:

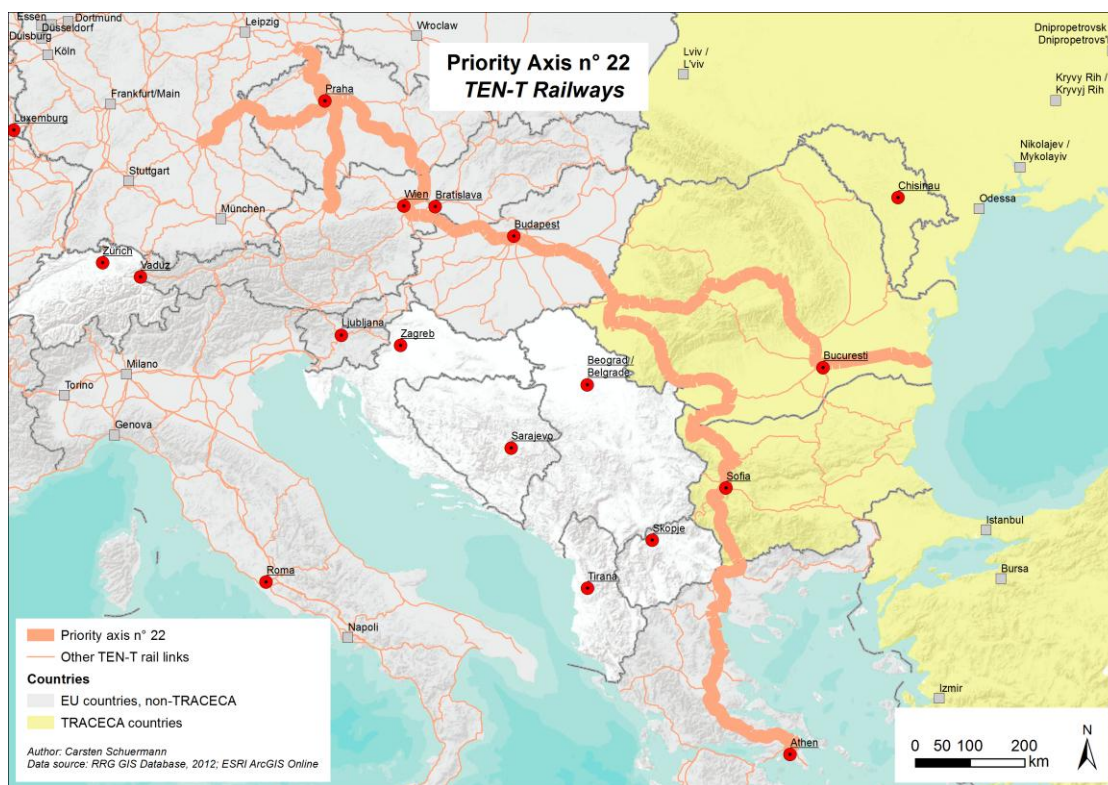
- через канал Черное море-Дунай или Сулинский канал и приморский Дунай к Галац,
- через приморский Дунай в Джурджулешты (Молдова)-Галац-болгарские речные порты.

Это привело к предварительному отбору 3 ключевых и ряда второстепенных площадок, где интермодальные терминалы должны быть или модернизированы или построены в короткий период времени.

### 3. Западная Румыния – Рекаш, регион Тимишоара (ключевая)

Тимишоара расположен на приоритетной ж/д оси TEN-T номер 22 Афины-София-Будапешт-Вена-Прага-Нюрнберг/Дрезден. Эта ж/д ось соединит Тимишоара с основными узловыми точками в Румынии: Арад на севере, около важного пункта пропуска Румыния-Венгрия, Крайова на юге, родину Automobile Craiova (бывший Daewoo, сейчас Ford) и Калафат, на Дунае, несколько сотен метров от Видин, на берегу Болгарии, где был построен и открыт в июне 2013 года второй автомобильный и ж/д мост между Румынией и Болгарией (первоначально планировалось завершить его в 2009 году с бюджетом в 226 млн евро).

Иллюстрация 6: TEN-T Ж/Д. Приоритетная ось 22



Тимишоара также находится на приоритетной автодорожной оси TEN-T номер 7 Игуменица/Патраш-Афины-София-Будапешт.

Как видно на картах сверху и внизу, эти оси пересекают Дунай в одной вышеупомянутой точке Калафат-Видин, а также имеют второстепенные ответвления на Констанцу и Черное море через Бухарест. Кроме того, ось номер 7 должна соединять Тимишоара с



Питешти, одним из главных промышленных центров Румынии и сердцем автомобильной промышленности, местом производства автомобиля Dacia, а также несколько других производителей автозапчастей, экспортирующих автомобили в ЕС, Африку и другие регионы.

Иллюстрация 7: TEN-T Автодороги. Приоритетная ось 7



#### 4. Бухарест (западный) (ключевая)

В качестве большого населенного пункта и главного центра потребления Румынии, столица является логическим выбором. Терминал будет построен около автомагистрали A1 на Питешти (ось TEN-T 7 выше) и дальше в Западную Европу, на территории, где логистические провайдеры уже существуют.

#### 5. Констанца (ключевая)

Таким же образом, роль, которую играют «морские ворота» в Румынии во внутренней экономике, оправдывает выбор. Заявленные амбиции румынских властей сделать Констанцу основным центром торговли между Азией и Европой, также требуют создания международного логистического центра в этом порту<sup>24</sup>.

Неключевые площадки:

#### 6. Джурджу / Олтеница

<sup>24</sup> В документе по стратегии перечисляются дорожные, ж/д и авиасообщения, но достаточно странно, что не реки, хотя в вышеупомянутой перспективе, Дунай является важным, если не ключевым, объектом при правильной политике.





Джурджу и Олтеница – это 2 речных порта на расстоянии 493 и 430 км соответственно от устья Дуная, и на расстоянии около 60 км каждый по автодороге от Бухареста, с которым они также соединены железной дорогой.

Благодаря близкому расположению к столице, Джурджу также действует как порт Бухареста. Джурджу расположен на Панъевропейском коридоре IX (Хельсинки-Александрополис). Он также является одним из концов единственного моста Румынии с Болгарией через Дунай, где он начинается в Русе.

Порт Олтеница расположен в устье 350-километровой реки Арджеш, которая течет с Карпатских гор через Бухарест в Дунай, и с 1929 года (и до сих пор) считается природным местом для проведения канала, соединяющего Бухарест с Дунаем.

#### 7. Регион Брашов

Расположенный в Трансильвании, в сердце страны, Брашов является 8-м по населению городом Румынии, метрополией с населением в 500 тыс. человек. Он расположен на Приоритетной ж/д оси TEN-T номер 22 Афины-София-Будапешт-Вена-Прага-Нюрнберг/Дрезден (вдоль Панъевропейского коридора IV от Афин до Берлина через Дрезден). Брашов является промышленным городом (производящим грузовики MAN по лицензии местным производителем Roman) и является известным туристическим и зимним курортом. Существуют планы построить международный аэропорт на 1000000 пассажиров в городе Гимбав, рядом с будущей автомагистралью А3.

#### 8. Регион Сучава

Сучава – это промышленный и туристический город с населением 100 тыс. чел., имеющий автодорожное, ж/д и воздушное сообщение, на севере Румынии, расположен в Панъевропейском коридоре IX (Хельсинки-Андруполис).

Планируются дальнейшие исследования по дополнительным интермодальным терминалам в разных местах по всей Румынии, на средних и дальних расстояниях (Калафат-Крайова-Питешти, Турда-Клуж Напока-Деж-Таргу Муреш, Фэгэраш-Сфынту Георге, Галац-Бакау-Иязи, Джурджу/Олтеница-Бухарест-Плоешти)<sup>25</sup>.

#### 4.2.1.4 Стратегия интермодальных перевозок до 2020г. – Заключение

Стратегия детально представляет сеть отбора МКА на основе микро и макро анализа (макро включает оценку, подходит ли предложенное место для терминала, в Программе TEN-T). Предпочтительны те площадки, где инвестиции в инфраструктуру, супраструктуру, системы обеспечения и оборудование, могут быть минимизированы.

Весь план, однако, основан на государственном планировании, государственном финансировании (включая соседние с Румынией страны), регулировании и политике стимулирования и субсидирования (чтобы максимизировать, например, использование ж/д и внутренних водных путей, и таким образом, достигать лучшего баланса между устойчивым ростом и защитой окружающей среды), государственном управлении и мониторинге Министерством транспорта и инфраструктуры<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Стоит отметить, что хотя связь с Молдовой и Украиной важна и перспективна, нет основных и вторичных краткосрочных проектов по интермодальным терминалам нигде вдоль прибрежного Дуная, между Чернаводэ и Тульча.

<sup>26</sup> Через Группу управления интермодальными проектами, состоящую из сотрудников Министерства, специализирующихся в области транспорта и логистики (должна быть создана).



## Логистические процессы и морские магистрали II

Вовлечение частного сектора (включая операторов портов и терминалов) и привлечение его финансового участия через ГЧП (хорошая практика Западной Европы) рассматривается, но, вероятно, как крайние меры, и, кроме того, только на последнем этапе проведенной работы государственным сектором, в одностороннем порядке<sup>27 28</sup>.

Это же относится к анализу SWOT, проведенного в Стратегии по развитию транспортной отрасли Румынии в перспективе развития интермодальных перевозок.

Недостатки и (как обычно) неудовлетворительная работа государственных структур (бюрократические процедуры, отсутствие четкой ответственности и отсутствие координации между государственными агентствами, недостаточное обучение персонала, недостаток планирования, задержки в выполнении технико-экономического обоснования и других исследований, объявление тендеров, недостаточный контроль за выполнением существующих правил и т.д.) и предприятий (в основном ж/д) тщательно описаны в Стратегии, но возможность укрепления тесного сотрудничества, например, с крупными международными провайдерами логистики уже представленными в стране, чтобы решить эти вопросы и преодолеть трудности путем использования новых идей и обмена опытом и наилучшей практикой, игнорируется.

Похоже, что глобализация экономики, отмеченная вначале, принимается во внимание, но не в полной степени. В Румынии, где ведущие многонациональные корпорации выкупили доли местной тяжелой промышленности, процесс принятия решений по транспорту (не говоря о производстве) идет, от отдельных местных площадок до глобальной политики компании, вне страны.

Создание сети современных интермодальных терминалов во всех основных промышленных зонах по стране, рассматривается в качестве панацеи и единственного решения для развития конкурентноспособных и эффективных интермодальных перевозок в Румынии. Такой подход, по мнению Консультанта, упускает несколько моментов.

Разумно создать логистический центр ближе к промышленной зоне для обслуживания нужд существующей производственной деятельности. Хотя планируется также, что менеджеры обязаны привлекать и другие отрасли (легкой) промышленности и услуги. Это требует рыночно-ориентированного бизнес отношения, чего можно ожидать скорее от частных девелоперов, которые должны быть вовлечены в разработку логистического центра и полностью связаны с процессом принятия решений с самого начала проекта (вышеупомянутый проект Ploiesti West Park, с успехом самостоятельно реализованный

---

<sup>27</sup> Основное финансирование будет поступать от грантов ЕС через Программу транспортного сектора на 2007-2013 и 2014-2020гг. и Программу TEN-T, а также из государственного бюджета Румынии.

<sup>28</sup> На период Программы 2007-2013гг., документ по Стратегии содержит предложение передать фонды CFR, национальной ж/д компании, при условии, что CFR подпишет контракт о совместном предприятии с «местными государственными органами». Другие страны ТРАСЕКА, не относящиеся к ЕС, также решили возложить эту задачу внедрения Логистического мастер-плана на свои национальные ж/д компании. Однако, как сказано ранее в данном отчете, CFR внедрила широкую программу по реструктуризации для сокращения значительных потерь и задолженности за счет больших социальных затрат. Дальнейшее распределение финансовых ресурсов, частично государственных, но в основном ЕС, которые предполагались для строительства интермодальных терминалов, требует тщательного мониторинга компетентными органами. Более того, если деньги передаются одному государственному оператору, а не проектам, которые через прозрачный процесс могли бы быть признаны экономически жизнеспособными и одобренными, это может привести к нарушению конкуренции с другими видами транспорта в частном секторе.

И наконец, там, где выбор CFR места для строительства и модернизации терминалов с доступом по автодорогам и ж/д можно оправдать, было бы логично вовлекать морские и речные порты там, где они необходимы. В любом случае результатом активно протекающего процесса приватизации CFR Marfa должен стать пересмотр этого подхода.



## Логистические процессы и морские магистрали II

зарубежным частным инвестором, служит наглядным примером в пользу отстаиваемого здесь подхода). Необходимо подчеркнуть, что Министерство транспорта и инфраструктуры Румынии знает об этой необходимости и ищет возможность установить более тесные связи с частными операторами транспортной отрасли и получать от них рекомендации.

Для этого в декабре 2006 года Министерство создало Интермодальную ассоциацию Румынии (RIA), которая до недавня действовала в качестве консультативного органа для Министерства. Основные обязанности RIA включают поддержку своих членов в их отношениях с государственными органами, общение внутри страны и за ее пределами с другими экономическими участниками и ассоциациями, сотрудничество с институтами, университетами и школами, вовлеченными в обучение и сертификацию персонала, работающего в транспортном секторе, предложения законов, норм, технических и административных мер, распространение информации, особенно на политическом уровне и организацию семинаров для продвижения и развития интермодальных перевозок в Румынии. Также RIA поставила себе задачу продвигать Дунай в качестве основного пути для транзита товаров в/из стран Центральной Европы.

RIA является членом неформальной Ассоциации каботажных перевозок. Она принимала активное участие в объяснении пользователям в Румынии особенностей и целей Транспортной политики ЕС и освещении выгод для страны, особенно в области внутренних водных путей.

Однако RIA включала в основном государственные организации/агентства, такие как Администрация морских портов (предоставляет своих сотрудников Ассоциации), Администрация судоходных каналов, Морская Администрация Румынии, Морской центр обучения Румынии (Черонав), несколько частных компаний (DP World, Nord Marine Shipping). Все они расположены, также как и RIA, в Констанце и Администрации свободно-экономической зоны Джурджу. Предпринимались попытки по привлечению членов из частного сектора, но это не оказалось пока очень успешным, может быть, из-за того, что не было сделано достаточного упора на привлечение провайдеров логистики и перевозчиков для создания репрезентативной группы.

Таким же образом, понятие «мультимодальный терминал» звучит слишком ограничительным и, похоже, что не подходит таким площадкам, как Констанца, который будучи морским портом с рядом терминалов, которые обслуживают различные грузы/товары (включая навалочные, генеральные, контейнерные и Ро-Ро), также имеет несколько терминалов для одинаковых грузов (контейнеры), соединен ж/д и автодорогой (и в настоящее время и автомагистралью) с остальной частью страны, по воздуху с остальной частью Европы и через канал Аджиджа-Чернаводэ с Дунаем, является мультимодальным терминалом во всех отношениях. Хотя и в меньшей степени, то же самое относится к Джурджу/Олтеница и другим портам Нижнего и Приморского Дуная. К таким местам должен применяться другой концептуальный подход.

В то время как Стратегия очевидно и логически обращена прежде всего к нуждам и вопросам Румынии, в ней упущено рассмотрение своих собственных региональных вопросов:

- На национальном уровне: в Румынии планируется строительство многочисленных мультимодальных терминалов, которые должны быть по крайней мере на расстоянии 300 км друг от друга (критерий 5,3 МКА). Кроме того факта, что географически иногда бывает невозможно отвечать таким требованиям (от Констанцы до Бухареста всего 204 км и 60 км от последнего до Джурджу, например), этот критерий сам по себе является безотносительным. Терминалы – даже если они близко друг от друга – могут отвечать разным целям/нуждам/грузам/потребителям. Они могут дополнять друг друга и стать



## Логистические процессы и морские магистрали II

частью сети, где некоторые из них превратятся в местные центры и будут преобразованы в настоящие логистические центры.

- На международном уровне: Стратегия игнорирует то, что существуют планы соседних стран, и как они могут подходить (или противоречить) тем, которые есть в Румынии. Так, например, Джурджу в Румынии и Русе в Болгарии, на расстоянии нескольких сотен метров друг от друга через Дунай, и оба являются Еврорегионом Дуная 21, планируют разработать мультимодальные платформы. Сотрудничество между проектами могло бы определенно помочь добиться синергии, избежать дублирования, которое может привести к деструктивной конкуренции и потерям для всех, и, наконец, могло бы обеспечить оптимальное использование государственных фондов, которые в обоих случаях и по большей части будут обеспечены ЕС<sup>29</sup>.

Как показали недавние проверки Консультанта (сентябрь 2013г.), немногие положения стратегии были реализованы на практике.

Во-первых, ряд ключевых инфраструктурных проектов, реформ и проектов<sup>30</sup> были отложены на продолжительный срок (примером, автомагистраль А3 Бухарест – Орадя, соединяющая столицу Румынии с Венгрией через Трансильванию<sup>31</sup>, ж/д линия из Кутичей на венгерской границе до Констанцы – критически важный участок для проекта – теперь планируется закончить только в 2020г., приватизация CFR Marfa и т. д.).

Процесс выработки решений в отношении мастер-плана не представляется в надлежащей мере прозрачным. Выбор мест расположения автомобильных/железнодорожных терминалов похоже в большей степени продиктован стремлением завоевать политическую поддержку на местном и региональном уровне, нежели социально-экономическими причинами<sup>32</sup>.

---

<sup>29</sup> Однако Министерство транспорта и инфраструктуры сегодня озвучивает идею о том, что стратегия ЕС для Дуная должна предусматривать интермодальную стратегию для этой реки. Планируется сформировать совместную румыно-болгарскую Европейскую группу по территориальному сотрудничеству (EGTC) – «юридический инструмент ЕС, содействующий трансграничному, межнациональному и межрегиональному сотрудничеству») для управления этим проектом, начало которого может состояться в 2016г.

<sup>30</sup> Результаты тендеров часто оспариваются (и часто по причинам касательно порядочности). Так, 29 июня 2013г. победителем конкурсных торгов на выполнение работ по завершению строительства северного волнореза в Констанце была объявлена Van Oord из Нидерландов. При этом процедура открытия предложений участников состоялась 18 февраля 2010г., а объявление победителя откладывалось из-за рассмотрения поданных жалоб.

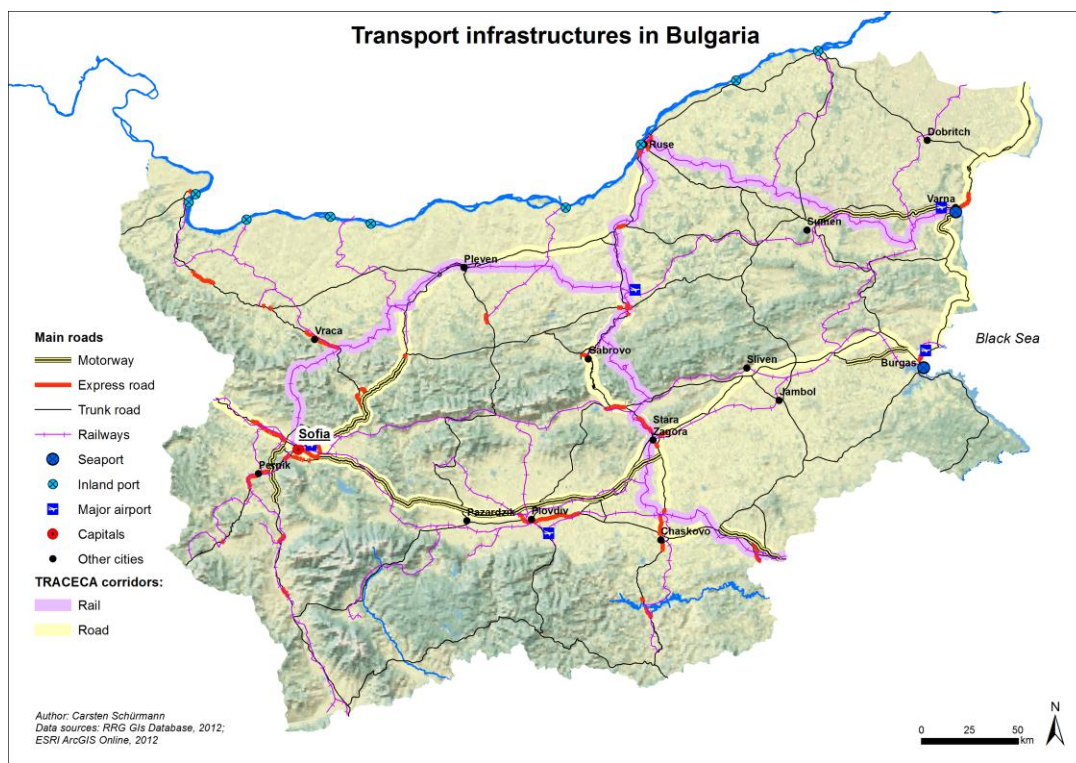
<sup>31</sup> В мае 2013г. правительство Румынии расторгло договор с компанией Bechtel со значительными потерями для государственной стороны по причине невыполнения Румынией своих финансовых обязательств перед американской компанией. В августе 2012г. состоялись конкурсные торги по дополнительному 8,7-километровому участку той же автомагистрали, победителем которых в апреле 2013г. стало совместное предприятие Spedition UMB и Tehnostrade. В июне результаты торгов был отменены, а строительные работы так и не начинались.

<sup>32</sup> По большому счету МП не учитывает уже достигнутых где-либо в Европе результатов (МП Германии, МП Франции по видам транспорта) и представляется излишне сфокусированным на национальном румынском рынке, не уделяя должного внимания функции транзита Румынии (при этом страна по-прежнему заявляет о намерении превратить Констанцу в «черноморский Роттердам»).



## 4.2.2 Болгария

Иллюстрация 8: Транспортная инфраструктура в Болгарии



### 4.2.2.1 Основные факты и цифры

Ключевой долгосрочной структурной особенностью страны является постоянное сокращение населения, которое от пика немногим более 9 млн человек в 1989 году сократилось до 7,365 млн по результатам последней (2011) переписи.

Большинство болгар живут в городах (72,5%), Софии, столице, 12-м по величине городе ЕС, с населением в 1,2 млн жителей (более 16% всего населения страны).

В связи с международным экономическим кризисом, уровень безработицы вырос и составил в августе 2013г. 13% работоспособного населения (против 10,9% в странах ЕС-27).

ВВП, который, как и в других восточноевропейских странах, постоянно и неизменно поднимался с начала 2000-х, находится в состоянии стагнации с 2008г., достигнув 47% от среднего показателя по ЕС-27 в 2012г.

Основным торговым партнером является ЕС-27 (60,79% импорта страны и 61,37% ее экспорта в 2012г.). Другие важные партнеры не Европейского Союза включают Россию, Украину и другие страны СНГ (21,48% импорта и 3,5% экспорта), Турцию (4,22% и 8,35%) и соседние страны на Балканах (Сербия, Македония, Албания, Хорватия).

### 4.2.2.2 Стратегия развития транспортной системы республики Болгария до 2020г. – Общий обзор

Данный документ был опубликован в марте 2010г. Он подчеркивает важность транспортной отрасли для Болгарии, представляя 11,7% валовой добавленной стоимости в стране, и отрасли, в которой работают более 120 тыс. человек (около 6% всего занятого населения страны).



Особое внимание уделяется вопросам соответствия Стратегии транспортной политике ЕС, которая тщательно рассматривается и анализируется:

- Белая книга «Европейская транспортная политика на 2010г.: время решать», опубликована в 2001г., освещает 4 основных принципа развития транспорта в течении 10-летнего периода:
  - Изменение баланса между разными видами транспорта,
  - Устранение проблемных мест,
  - Постановка пользователя в центр транспортной политики (в смысле безопасности, защиты окружающей среды, ценообразования и прав),
  - Управление результатами глобализации транспорта (включая интеграцию инфраструктуры новых стран-членов ЕС в европейскую транспортную систему).
- Среднесрочный обзор 2006г. Белой книги под названием «Пусть Европа движется и далее – устойчивая мобильность для нашего континента», подчеркивает необходимость политических инструментов, которые позволят, по возможности, перейти к более подходящим, в смысле защиты окружающей среды, видам транспорта.
- Коммюнике ЕС, опубликованное 17 июня 2009г., под названием «Устойчивое будущее транспорта: к интегрированной, технологичной и удобной для пользования системе», содержащее задачи, которые были сформулированы ЕС годом раньше в специальном пакете инициатив, названным позже «Пакет экологизации транспорта», направленные на цели ЕС достичь к 2020г. сокращения выбросов парниковых газов на 20%, увеличить долю возобновляемых энергоресурсов на 20% и сократить потребление энергии на 20%.

«Пакет экологизации транспорта» лежит в основе «Стратегии интернализации внешних издержек», основанной на необходимости развивать более эффективную систему ценообразования в транспортном секторе, лучше отражающей фактические транспортные затраты, чтобы пользователи брали на себя расходы, которые они генерируют, но пока не несут в настоящее время (такие как потери времени из-за заторов на дороге, проблемы со здоровьем, вызываемые шумом и загрязнением воздуха, изменение климата из-за выбросов газов), и мотивировать их менять свое поведение, чтобы они сокращали эти издержки.

А также ряд документов, более специфически связанных с каждым видом транспорта и сектором логистики:

- Коммюнике Комиссии 2007г. под названием «К европейской ж/д сети для конкурентных грузов», за которым последовало в 2008г. предложение о регулировании Европарламента и Совета, относительно Европейской ж/д сети для конкурентных грузов,
- План действий ЕК по размещению развитой транспортной системы в Европе,
- «Стратегические цели и рекомендации по морской транспортной политике ЕС до 2018г.», ЕК от 2009г. и «Коммюнике и план действий, предусматривающие создание европейского пространства морского транспорта без барьеров» от января 2009г.,
- Концепция «Морских магистралей», включенная в рабочую программу Сети TEN-T на программный финансовый период 2007-2013гг., и определенная в качестве специфической деятельности Программы Марко Поло II,



## Логистические процессы и морские магистрали II

- «Коммюнике по продвижению перевозок внутренними водными путями «NAIADES», Интегрированная европейская программа действий по перевозкам внутренними водными путями» ЕК от января 2006г.,
- Задание Европейского совета для ЕК от 19 января 2009г. создать проект «Стратегии ЕС для региона Дуная»,
- Коммюнике ЕК от 2006г. в отношении логистики грузовых перевозок в Европе, и Коммюнике от 2007г., под названием «План действий по логистике грузовых перевозок»,
- Зеленая книга TEN-T от 2009г.: «Обзор политики – к лучше интегрированной трансъвропейской сети перевозок на службе общей транспортной политики».

Стратегия вполне соответствует основным принципам ЕС по гармонизации развития всех компонентов системы перевозок, устранению проблемных мест инфраструктуры, направленности политики на потребителей и управлению последствиями процессов глобализации. Соответственно особое внимание уделяется политике слияния с ЕС и интеграции болгарской сети перевозок в европейскую систему при определении инвестиционной политики.

Обязанности государства и границы действий в данном процессе четко определены и ограничены: цели должны быть достигнуты при вовлечении участников в транспортной отрасли и «государство должно освободиться от функций, не присущих ему как владельцу и менеджеру».

Его функции должны быть ограничены организацией, регулированием, контролем, исследованиями и оценкой наиболее подходящих источников финансирования, включая ГЧП.

Правильно замечено, что в то время как Болгария, благодаря своему благоприятному географическому положению, может привлечь значительную часть растущей торговли ЕС-Азия и усилить свою функцию в качестве транзитной страны, это не обязательно произойдет, если не делать инфраструктурные инвестиции, которые будут отвечать нуждам ЕС и соседних стран. Происходит всемирный переход от перевозок больших объемов материалов по низкой цене, ориентированных на перевозки ж/д и по воде, к перевозкам небольших объемов материалов по более высокой цене, ориентированных на автомобильные перевозки, и определены уроки, которые надо извлечь из появления данной долгосрочной тенденции, по поводу реорганизации ж/д и водных перевозок.

В Стратегии отмечается, что в результате постоянного сокращения населения и ограниченного внутреннего рынка, ожидается определенная стабильность внутренних грузовых перевозок (представляющих более 85% общего спроса на услуги грузовых перевозок), а также сравнительно низкий уровень использования существующей транспортной инфраструктуры (см. также Приложение 5).

Следовательно, плата за инфраструктуру будет все больше, что потребует рационализации сети и оптимизации ее техобслуживания.

Однако улучшение параметров судоходства и устранение заторов на участке Дуная вдоль Болгарии-Румынии должно создать условия для общего увеличения транзита через страну в основном из Западной и Центральной Европы на Ближний Восток.

Что касается Румынии, рамки регулирования не являются проблемой, так как гармонизация законодательства Болгарии с законодательством ЕС и достижение полного соответствия, было основным условием вступления Болгарии и ее становления полным членом ЕС.



Прогноз роста спроса на перевозки предоставленный Директоратом «Национальной транспортной политики» показывает, что интермодальные перевозки имеют наилучшие шансы для развития. Хотя не ожидается значительных изменений в долях разных видов транспорта, улучшение работы по грузовым перевозкам по ж/д и увеличение грузовых перевозок по Дунаю будет происходить за счет автомобильного транспорта.

Вслед за обзором будущих тенденций развития и SWOT-анализом транспортного сектора Болгарии, определены ряд стратегических приоритетов и соответствующих мер для внедрения и мониторинга.

Что касается развития логистической инфраструктуры, проект был разработан до вступления Болгарии в ЕС, с помощью финансирования Программы PHARE для проведения анализа логистических транспортных связей, мер, необходимых для укрепления мультимодальных перевозок и необходимости строительства, реконструкции или модернизации определенного типа интермодальной инфраструктуры в точно определенных местах.

С помощью меры номер 5, относящейся к внедрению стратегического приоритета 1 (эффективное техобслуживание, модернизация и развитие транспортной инфраструктуры), стратегия подчеркивает, что усилия в ближайшие годы будут сосредоточены на создании оптимальных условий для одновременного развития как транспортной инфраструктуры вдоль Трансеевропейской оси, так и необходимых интермодальных терминалов, и называет следующие проекты для дальнейшего прогресса и внедрения:

- Строительство интермодального терминала в Софии<sup>33</sup>,
- Строительство интермодальных терминалов в городах Русе<sup>34</sup> и Пловдив,
- Строительство контейнерных терминалов в Порту Бургас – на западе и Порту Варна – на востоке,
- Разработка и строительство новых интермодальных терминалов в ответ на возникающие требования.

Во время бесед и встреч с заинтересованными лицами, проводившихся во время миссии, Консультанта проинформировали, что в настоящий момент план включает 10 мультимодальных центров (среди них Видин и Лом на Дунае, в дополнение к Русе), что в более широком смысле очевидно будет связано с тем же количеством новых промышленных зон, соответствующих скорее логистическим центрам, а не подходу мультимодального терминала.

Здесь необходимо рассмотреть условия, работу и будущее наземных видов транспорта, которые, как мы увидим позднее, ведут к прямым последствиям будущего использования Дуная.

## Ж/д транспорт

Ж/д Болгарии (BDZ EAD) разделены на 4 секции:

---

<sup>33</sup> Первый интермодальный терминал открылся в 2011г. в Яна, деревне, расположенной в 22 км к западу от Софии.

<sup>34</sup> Ключевой элемент для развития интермодальных перевозок между Европой и Азией через Болгарию, так как предлагает связь между Дунаем и Черным морем по ж/д.

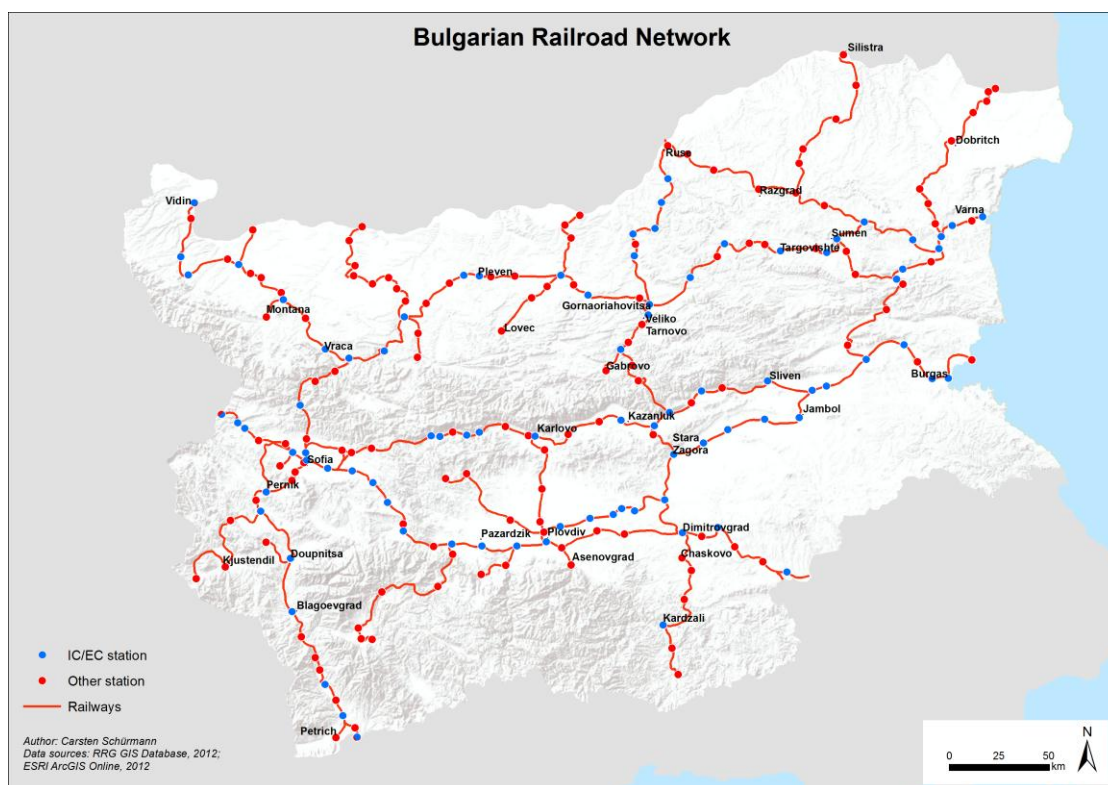




## Логистические процессы и морские магистрали II

- BDZ Putnicheski Prevozi Ltd. – отвечает за обслуживание пассажиров (31,36 млн пассажиров перевезено в 2009г),
- BDZ Tovarni Prevozi Ltd. – для грузовых перевозок и экспедиторских услуг с помощью дочерней компании BDZ SPED Ltd,
- BDZ Traktzionen Podvizhen Sustav Ltd. – для управления и обслуживания локомотивов,
- BDZ-Koncar Inc. – совместное предприятие BDZ EAD и группы KONČAR из Хорватии, специализирующееся на ремонте и модернизации локомотивов.

### Иллюстрация 9: Ж/Д Сеть Болгарии



Инфраструктура ж/д, включая 148 тоннелей, 1018 мостов и 7800 стрелок и 4070 км сеть европейских ж/д путей (1435 мм) (2863 км, а это более 70% из которых электрифицировано и 24% двухпутной) принадлежат другой государственной компании, созданной в 2002г., Национальная компания «Железнодорожная инфраструктура».

Вслед за дерегулированием грузовых перевозок по ж/д, в стране начал работать ряд частных и иностранных операторов (Bulgarian Railway Company, Bulmarket, DAMCO<sup>35</sup>, DB Schenker Rail Bulgaria, Discordia, Gastrade, Rail Cargo Austria, Unitranscom, и т.д.). Конкуренция должна привести к улучшению качества услуг, сокращению цены и, таким образом, создать условия для переключения груза с автомобильного на ж/д транспорт. Требования защиты окружающей среды, введение правил ЕС в отношении автомобильных перевозок, например, ограничение времени в пути для водителя, веса грузовой машины, и ожидаемый подъем цен на топливо и рабочую силу, также могут

<sup>35</sup> Дочерняя компания Датской APM Møller Group.



увеличить привлекательность ж/д, по мере того, как автомобильные перевозки станут дороже.

Но пока, ж/д транспорт заметно отстает от других видов транспорта, сталкиваясь с вызовами, связанными с членством страны в ЕС.

Отсутствие фиксированных границ для других видов транспорта и усиление роли частных транспортных операторов повысило организацию управления до соответствующего рыночного уровня, что делает их еще более конкурентными по сравнению с ж/д перевозками.

С начала 90-х BDZ была обеспокоена потерей доли рынка в пользу автомобильных перевозок, из-за неудовлетворительного состояния и уровня стандартов техобслуживания существующей инфраструктуры, устаревшего подвижного состава и, следовательно, необходимости снижать скорость поездов, низкого уровня использования информационных и телекоммуникационных технологий, неконкурентной тарифной политики (ведущих к снижению доходов ускоренными темпами с начала глобального кризиса и недостаточных для покрытия текущих расходов и обслуживания долга), структурного дефицита финансовых ресурсов на модернизацию и расширение существующей инфраструктуры, а также на исследование и разработки, отсутствие компетентного и ориентированного на бизнес управления, избыток работников<sup>36</sup>.

Отсюда власти Болгарии признают необходимость исследования существующих транспортных сетей, узлов и оборудования, сосредоточиваясь на приоритетных, и при этом определяя менее строгие стандарты техобслуживания для второразрядных производственных мощностей. Часть существующей инфраструктуры местного значения (иногда совсем не используется, но все еще проверяется и обслуживается, как в коммунистические времена) должна быть переведена для использования и техобслуживания заинтересованным сторонам (муниципалитетам, промышленным предприятиям, частному бизнесу и т.д.) или закрыта совсем, если к ней не будет проявлено интереса.

Это дополнительно будет иметь положительный экологический эффект, так как болгарский уровень интенсивности выбросов при обеспечении электроэнергией (579 г CO<sub>2</sub>/кВтч) намного больше среднего по ЕС (429 г CO<sub>2</sub>/кВтч в 2010г.). Исследования показывают, что примерно 530 км путей можно вывести из эксплуатации с минимальным влиянием на требования пассажирских перевозок, но со значительными положительными результатами для государственного бюджета.

---

<sup>36</sup> В декабре 2011г., проводя в очередной раз переговоры по покрытию долга с помощью Государственного банка развития Германии KfW, г-н Ивайло Московски, назначенный министром МТИТК в мае того же года, заявил: «Мы находим, что компания находится в очень плохом состоянии с долгом около 409 млн евро, и она не может платить по обязательствам. Несмотря на забастовку, мы пытаемся оздоровить компанию и внедрить необходимые радикальные реформы, чтобы стабилизировать компанию». Он также проинформировал, что правительство планировало предложить дочернюю грузовую компанию на приватизацию и надеялось обеспечить деньги с помощью займа Всемирного банка (должен быть подписан в январе 2012г.) после того, как начнутся реформы в области ж/д транспорта (в августе 2011г., правительство Болгарии и Всемирный банк закончили переговоры по двум займам в поддержку реформ ж/д в Болгарии, а именно специальный инвестиционный заем для NRIC в размере 70 млн евро на модернизацию техобслуживания ж/д инфраструктуры, и первый из серии трех займов Политики развития на период между 2011 и 2013гг. по 80 млн евро каждый). Тем временем приватизация направления грузоперевозок BDZ неоднократно откладывалась, а подход к ней пересматривался. Новое правительство, пришедшее к власти в мае 2013г., рассматривало возможность отказаться от этой идеи, сократить убыточность и спасти компанию. Однако критическое финансовое положение BZD (358 млн евро, около 179 млн евро задолженности на конец июля 2013г., из которых ок. 90 млн евро – просроченная задолженность) могло заставить политиков передумать.



Пользователи, с которыми встречались во время выездов на местность, подчеркивали, что кроме сравнительно коротких расстояний, которые надо проехать в Болгарии (Варна, третий самый большой город и главный контейнерный морской порт, находится на расстоянии всего 470 км от столицы), предложения по ж/д перевозкам являются неконкурентными, как в смысле транзитного времени от двери до двери, так и тарифов<sup>37</sup>.

Поэтому только внутренняя эксплуатация контейнерных блок-поездов остается исключением, и ее трудно сделать прибыльной<sup>38</sup>.

Меры, содержащиеся в Стратегии развития транспортной системы Республики Болгарии до 2020г., связаны со стратегическим приоритетом 1 (эффективное техобслуживание, модернизация и развитие транспортной инфраструктуры), следующие:

- Модернизация ж/д линии София-Пловдив с бюджетом в 353 млн евро и завершение работ в 2014г. Работы частично выполнены и должны быть окончены в период действия программы в 2014-2020 годах.
- Электрификация и реконструкция ж/д линии на турецкой границе Пловдив-Свиленград (первоначальная оценка затрат – 340 млн евро и завершение работ к 2010г., в настоящее время завершение отсрочено на лето 2014г.).
- Восстановление участков ж/д путей вдоль линии Пловдив-Бургас (относящихся к Сети TEN-T), частично выполнены в текущем периоде программы и должны быть окончены в период действия следующей программы (2014-2020).
- Модернизация ж/д линий София-Драгоман<sup>39</sup> (относящихся к Сети TEN-T) за 85 млн евро и должна быть закончена в следующем году.
- Модернизация ж/д линии Видин-София<sup>40</sup> при первоначальном бюджете в 1,324 млн евро и сроком завершения в 2017г. (в действительности графики реализации не был окончательно определен). Это могло бы активизировать перевозки по недавно открытому мосту Калафат-Видин.

Недавно появился интерес к другому проекту – модернизации старейшей в Болгарии ж/д линии Русе – Варна протяженностью 232 км. Примерная стоимость проекта составляет 306 млн евро. Цель проекта состоит в повышении скорости грузовых поездов до 100 км/ч (а пассажирских до 130 км/ч) в сравнении с нынешними 40-50 км/ч, что позволит активизировать грузоперевозки на участке Дунай – Черное море<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> В результате, такие провайдеры логистических услуг как DB Schenker, перевозящие груз из Западной Европы в Болгарию по ж/д, чтобы сэкономить на затратах и времени поставки, разгружают вагоны в Софии и перевозят товары до конечного места назначения с помощью грузового автомобиля.

<sup>38</sup> Западная Болгария и основная зона потребления Софии также ближе к греческому порту Салоники. Эксплуатация международных блок-поездов началась в сентябре 2011г. между Копер, Любляна (столица Словении) и интермодальный терминал Яна-София (эксплуатацией этого поезда занимается Adria Kombi).

<sup>39</sup> Терминал Ро-Ла был недавно построен в Драгомане, на Болгарско-Сербской границе для обслуживания Сербии (нет ж/д сообщения между Болгарией и Македонией, однако Министерство транспорта Македонии заявило в 2011г., что запустит строительство ж/д путей, ведущих к границе с Болгарией, в 2013г. Финансирование обеспечивают ЕБРР и ЕИБ).

<sup>40</sup> В качестве первого шага общей модернизации линий до Кулата на Болгарско-Греческой границе и далее до порта Салоники, создавая прямую связь между Дунаем и Средиземным морем.

<sup>41</sup> Презентация этого проекта состоялась в ходе первого инвестиционного форума ТРАСЕКА в Брюсселе в октябре 2010г.

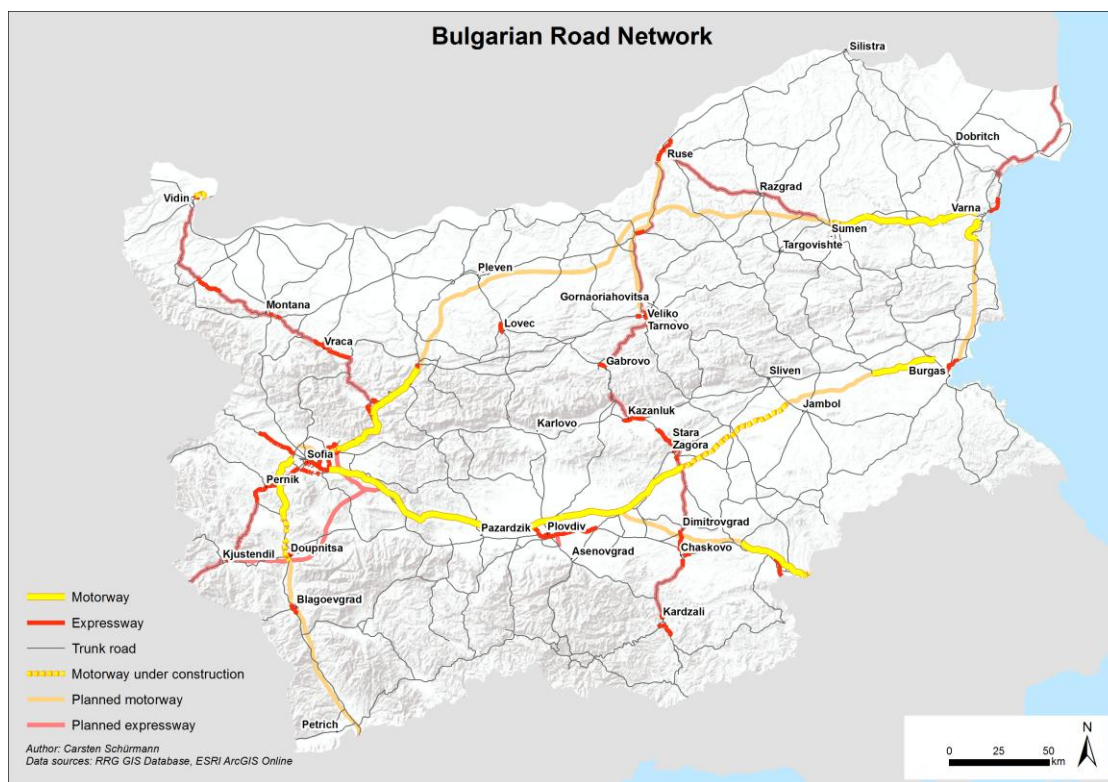


## Автодорожный транспорт

По состоянию на 31 декабря 2012г., сеть автодорог Болгарии составляла 19602 км, включая 541 км высокоскоростных автомагистралей.

Недостаточные инвестиции в техобслуживание и развитие сети, усугубленное увеличившимся количеством автоперевозок пассажиров и грузов за последние десятилетия, в целом значительно ухудшили состояние сети.

### Иллюстрация 10: Автодорожная сеть Болгарии



Недостаточное количество объездных дорог, заставляющее машины проезжать через многие города и села, ограниченное количество дорог с более чем двумя полосами, слабая устойчивость покрытия при нагрузке (которую надо поднять до 11,5 т/ось вдоль основных международных транспортных коридоров к 2014г), неоднородный подвижной состав влияет на то, что качество автомобильных перевозок ухудшается, что, к сожалению, отражается на количестве смертных случаев на миллион жителей (в Болгарии 139, по сравнению со средним в ЕС 78 в 2008г.).

В соответствии с официальными заявлениями состояние второстепенных и третьестепенных дорог Болгарии ухудшалось с 1984г., причем некоторые оставались неотремонтированными с 1971г.

Однако с 2006г., Правительство решало этот вопрос в рамках Стратегии развития транспортной инфраструктуры Республики Болгария до 2015г.: в 2007г. проведен капитальный ремонт 770 км и еще 770 км в 2008г., 555 км в 2009г., 500 км в 2010г. и на 2011-2012г. запланировано отремонтировать 3100 км.

Кроме того, 6 проектов автомагистралей, составляющих 720 км, должны быть завершены к 2015г., тем самым улучшив национальные и международные сообщения:

A1 – Автомагистраль Тракия – София – Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас

A2 – Автомагистраль Хемус – София – Ябланица – Шумен – Варна



A3 – Автомагистраль Черное море – Варна/Бургас

A4 – Автомагистраль Марица – Парвомай/Капитан Андреево (турецкая граница)

A5 – Автомагистраль Люлин – София/Перник

A6 – Автомагистраль Струма – (София) Перник/Кулата (греческая граница)

A1 и A2 обеспечат Сербию прямым автомобильным сообщением с Черным морем, в то время как A5 и A6 представляют прямую автодорожную связь между Дунаем в Видине и Средиземным морем в Салониках, дополняя ж/д линию, которая проходит по тому же маршруту и находится на стадии модернизации, что также упоминалось ранее в данном отчете.

#### **4.3 Государственные агентства по вопросам рек и морей и национальные компании, проводящие мониторинг Дуная в Румынии и Болгарии**

##### **4.3.1 Румыния**

###### **4.3.1.1 Румынская Морская Администрация**

Румынская Морская Администрация (ANR) это специализированное агентство Министерства транспорта по вопросам безопасности судоходства, включая судоходство на Дунае. Оно имеет следующие ключевые задачи:

- Инспекция, контроль и наблюдение за судоходством в румынских судоходных водах (VTMS, RORIS),
- Государственный контроль государства флага и морского порта,
- Выполнение обязательств, принятых на основе международных соглашений и конвенций, стороной которых является Румыния (включая соответствующие изменения в законодательстве страны), и представление Румынии в международных морских организациях,
- Координация деятельности по поиску и спасению в Румынских судоходных водах и действия, которые необходимо предпринимать при несчастных случаях и наличии жертв,
- Защита судоходных вод от загрязнения судами и санкции против нарушителей,
- Технический надзор, сертификация и регистрация морских и речных судов под флагом Румынии,
- Оценка компетенции, проведение экзаменов, регистрация и сертификация моряков Румынии,
- Надзор за соответствием водного транспорта Румынии положениям Кодексов ISM и ISPS.



### Врезка 1: RORIS

В период с октября 2010 по февраль 2012 Румынская Морская Администрация осуществила проект «**Система управления судоходством по Дунаю и информации касательно внутреннего судоходства – RoRIS**», который финансировался ЕС (POS-T). Проект стал вторым этапом реализации РИС в Румынии; первый этап пришелся на период 2005-2006 годов.

Проект RoRIS на Дунае был организован по трем уровням в соответствии с организационной структурой Румынской Морской Администрации:

- Центральный – на уровне главного офиса морской администрации в Констанце
- Региональный уровень – Дробета-Турну-Северин, Джурджу, Галац, Тулча
- Местный уровень – 22 румынских порта на Дунае от Сулины до молдавского Веке.

Подсистемы и оборудование:

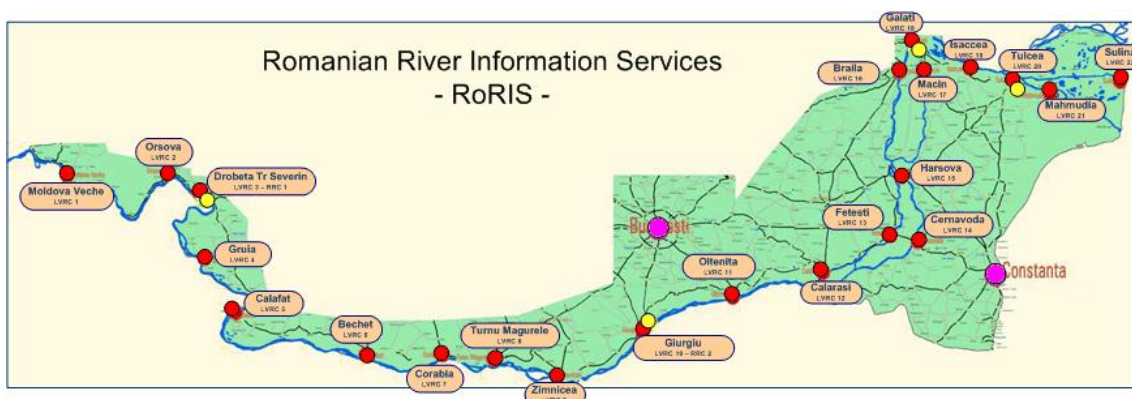
- Автоматическая система идентификации – на первом этапе реализации проекта RoRIS были установлены первые четыре базовые станции АСИ, а также сетевые серверы. В ходе второго этапа реализации проекта RoRIS были установлены еще 12 базовых станций АСИ и сетевые серверы в региональных центрах и национальном центре. Эта новая сеть АСИ интегрирована с сетью, развернутой на первом этапе; также налажен информационный обмен с сетью АСИ канала Дунай – Черное море и сетью АСИ Румынской Морской Администрации.
- В портах и некоторых зонах повышенной опасности установлены 13 новых радаров и камер видеонаблюдения.
- Радио-подсистема УКВ диапазона, охватывающая весь румынский участок Дуная, обеспечивает береговую связь с судами по технологии VOIP.
- Все местные центры оборудованы метеорологическими станциями.

Функциональность (РИС и другие):

- Информирование шкиперов о фарватере и условиях – глубине, погоде и ледовом покрытии и их публикация в электронном виде в соответствии с последними стандартами на недавно запущенном веб-сайте системы RoRIS: [www.roris.ro](http://www.roris.ro).
- Электронная отчетность судов – обязательное требование для судов внутреннего судоходства
- База данных реестра и корпусов судов
- Регистрация и аттестация моряков
- Мониторинг опасных грузов
- Содействие снижению аварийности
- Местоположение судов отображаются на дисплее и в приложениях информационной системы
- Сводная информация и статистика
- Интерфейс обмена данными с другими национальными системами в соответствии с международными стандартами.

Основной задачей проекта является реализация положений Директивы по согласованным услугам речных информационных служб (РИС) (2005/44/ЕС).

Иллюстрация 11: Карта RORIS



Источник: Министерство транспорта

Штаб-квартира ANR находится в Констанце и выполняет свои обязанности через офисы Капитанов речных и морских портов и технические инспекции. ANR тесно сотрудничает с коллегами в ТРАСЕКА и другими организациями прибрежных стран Черного моря.

#### 4.3.1.2 Национальная компания «Администрация судоходных каналов»

Национальная компания «Администрация судоходных каналов» (ACN) является оператором канала Дунай-Черное море, строительство которого началось в 1949г. и было окончательно завершено в 1984г.<sup>42</sup>

Иллюстрация 12: Дунай (синий) и канал Черное море-Дунай (красный)



Этот канал класса VI (самый высокий класс) в длину 64 км, от 70 до 90 метров в ширину, 7 метров в глубину, на 5,5 метров осадки и зазор моста 16,5 метров. Он соединяет речной порт Черноводэ с Аджиджа, южным портом Констанцы. От Босфора до портов, расположенных выше Черновода, путь по каналу сокращается на 400 км по сравнению с трассой через Сулинский канал.

<sup>42</sup> Одна из причин строительства канала в свое время была попытка обойти дельту Дуная, сложную для судоходства (нестабильное устье Килийского гирла, мелководье Сулинского гирла и мелководье и неровное течение в рукаве Георгиевского гирла).



### Иллюстрация 13: Канал Черное море-Дунай в Констанце



Северное ответвление класса V, длина – 26,6 км, ширина – 50 м, глубина 5,5 м, известное как канал Поарта Альба-Мидиа Наводари, открыт в 1987г., соединяет канал с основным румынским нефтяным портом в Мидии (см. карту выше).

Канал имеет два шлюза по 310 м в длину и 25 м в ширину, 7,5 м в глубину, один в Аджиджа, а другой в Чернаводэ, а также есть два небольших шлюза в северном ответвлении в Овидиу и Наводари, вблизи порта Мидиа. Проблем с уровнем воды в канале нет.

### Иллюстрация 14: Шлюз Чернаводэ



Источник: ACN





Кроме канала, ACN также отвечает за техническую эксплуатацию и администрирование объектов в поселках, которые были преобразованы в речные порты (Меджидия, Басараби, Овидиу, Мурфатлар, Луминица)<sup>43</sup>.

ACN участвует в ряде осуществляемых и запланированных проектов, которые финансируются ЕС, в т. ч. и в вышеупомянутом RORIS, в рамках которого администрация отвечает за румынский участок канала Дунай – Черное море.

Одним из важнейших является проект NEWADA (2009-апрель 2012) и последовавший за ним проект NEWADA Duo, стартовавший в октябре 2012г. и собравший вместе представителей администраций всех дунайских стран. Основной задачей проекта является выработка коллективного решения по обеспечению круглогодичной навигации по Дунаю. Проект NEWADA является частью Программы SEE Program, ведущий партнер которой – компания Via Donau, Вена.

Это включает обмен информацией об объектах порта, условиям судоходства и т.д., через веб-порталы, к которым есть онлайн-доступ, а также через 4 точки доступа (Овидиу, Меджидия, Аджиджа и Чернаводэ) для капитанов барж и судов класса река-море.

Мастер-план ACN – также финансово поддерживается ЕС – имеет три основных компонента:

- Обеспечивать надежность судоходства: план рассматривает возможность постройки судна, предназначенного для измерения глубин, выполнения гидрографических работ и тщательного мониторинга 4 км участка между Дунаем и каналом, где расположена атомная станция Чернаводэ (в своем устье со стороны Дуная канал был вырыт на 1,5м глубже, чем дно Дуная);
- Защищать окружающую среду: воду из канала пьют в соседних местностях. 12 контейнеров для мониторинга, расположенных в критических точках, должны быть модернизированы;
- Поддерживать и модернизировать инфраструктуру:
  - Новое сигнальное оборудование должно быть установлено в 2010-2011гг.,
  - После соответствующей европейской Директивы, также внедряется новый VTMS (RORIS) (апрель 2010-апрель 2012) в сотрудничестве между ACN и RNA,
  - Вскоре планируется провести модернизацию трех из четырех шлюзов, построенных более 30 лет назад вместе с каналом, а также насосную станцию в Чернаводэ; летом 2013 г. заключен договор на реконструкцию всех шлюзов за исключением редко используемого шлюза в Нэводари, расположенного в северном русле канала рядом с портом Мидия.
- На стадии завершения находится план с общим бюджетом в 180 млн евро по строительству 4 станций для защиты от наводнений. Начало работ запланировано на 2014г. Продолжительность строительства – 4 года.
- Разрабатывается ТОО для еще одного проекта по оценке модернизации портов, платформ, причалов для ожидания погрузочно-разгрузочных работ на всех речных портах (особенно в Поарта Альба, где составы из 1 буксира+6 барж должны быть

<sup>43</sup> Обработкой груза во всех речных портах канала занимается частный сектор.



расформированы, чтобы войти в небольшой северный рукав, где могут пройти 1 буксир+1 баржа).

- Ведутся дноуглубительные работы в устье канала в Чернаводэ. Впервые дноуглубительные работы проводились в 2002-2004 годах по прошествии 18 лет с момента открытия канала, при этом было извлечено 1,2 млн м<sup>3</sup> донных отложений. В этот раз, спустя 9 лет, АСН планирует извлечь порядка 0,8 м<sup>3</sup> дна, что свидетельствует об ускорении темпов накопления отложений. Отложение осадков является результатом замедления движения воды в шлюзах (несмотря на 1,5-метровый перепад высоты между уровнями воды в реке и в шлюзе, создающим определенное течение). Ускорение течения благодаря выполняемым работам улучшит навигацию по Дунаю за счет перенаправления водного потока из «старого» в новое русло, расположенного в Бале в нескольких километрах вверх по течению от шлюза Чернаводэ.
- Русло Бала – это русло Дуная в районе г. Кэлэраши (Румыния). Вверх по течению от Кэлэраши Дунай разделяется на два русла – русло Борча, уходящее влево, и основное русло реки, уходящее вправо. Оба русла соединяются в районе деревни Olurgeni. Русло Балта является второстепенным, соединяющим два основных русла. Оно ответвляется от основного русла в районе деревни Izvoarete и впадает в русло Борча в районе деревни Unirea. Распределение воды в Дунае между основным руслом и руслом Борча является важным фактором для навигации.

#### Иллюстрация 15: Русло Бала



Скалы Râgjoaia, расположенные на правом берегу Дуная, направляют водный поток в русло Бала и вызывают существенные морфологические изменения речного дна. При низкой скорости течения до 80% водного потока поступает в русло Бала и лишь 20% остается в Дунае. Это препятствует навигации по основному руслу Дуная, вынуждая суда следовать по руслу Бала и далее по руслу Борча. Низкая скорость течения в основном русле Дуная также негативно сказывается на отборе воды для охлаждения АЭС в Чернаводэ. Исправить положение должны дамбы и насыпи, строящиеся по заключенному в 2011 г. на 31 месяц договору на сумму 38,671 млн евро, который на 85% финансируется Фондами Сплочения ЕС (Cohesion Funds) и на 15% из государственного бюджета Румынии. Дополнительный договор на 72 месяца на сумму 7,197 млн евро (совместно



## Логистические процессы и морские магистрали II

финансируемый Европейским фондом регионального развития – 71,12% и SOPT) предусматривает проведение мониторинга воздействия на окружающую среду, которое оказывают работы по улучшению условий для навигации по Дунаю на участке Кэлэраши – Брэила (375-175 километры).

До начала 90х канал в основном обслуживал внутреннюю торговлю Румынии плюс около 0,5 млн тонн перевозки фосфата от Химической фабрики Прахово на Дунае (Неготин, Сербия). После 90х перевозки развились во все прибрежные страны, и основным товаром для перевозки стал уголь из Украины в Восточную/Центральную Европу через Констанцу и Дунай.

С начала 21го века основным и постоянно растущим товаром является сырьевые сельскохозяйственные продукты (особенно зерно) из Венгрии и Сербии (от 1 млн тонн в 2000г. до более 4 млн тонн в 2010г.) и руды из Констанцы в отдаленные районы. Торговля, которая обслуживается судами, принадлежащими речному флоту всех прибрежных стран, развивалась, как показано на таблице ниже, международная превышает в настоящее время внутреннюю.

**Таблица 1: Перевозки по каналу Черное море-Дунай (в тоннах)**

Год	Международные	Внутренние	Всего	Зерновые (А)	Семена и растительные масла (В)	Всего (А)+(В)	% от общей торговли
1991	440000	3870000	4310000				
1992	853300	2836700	3690000				
1993	516522	4664251	5180773				
1994	366875	5999897	6366772				
1995	1196753	8038971	9235724				
1996	2208891	8181238	10390129				
1997	1684846	9456841	11141687				
1998	2569749	9695172	12264921				
1999	1416594	9150302	10566896				
2000	1186395	10112991	11299386				
2001	1590431	8538259	10128690				
2002	2823200	8339350	11162550				
2003	2720047	8056252	10776299				
2004	3607501	9658410	13265911				
2005	4347176	10971968	15319144				
2006	4302334	9097330	13399664	2804000	133900	2937900	22%
2007	3887093	8533818	12420911	1655400	250500	1905900	15%
2008	4774535	8363017	13137552	2180000	243500	2423500	18%
2009	5104389	4166344	9270733	3622000	418400	4040400	44%
2010	6332034	6026315	12358349	4377500	603900	4981400	40%



Год	Международные	Внутренние	Всего	Зерновые (А)	Семена и растительные масла (В)	Всего (А)+(В)	% от общей торговли
2011	4860952	6754217	11615169	3048000	472000	3520000	30,3%
2012	8433356	5288305	13722161	4686000	205000	4891000	35,65%
2013	5461076	2838885	8299961				
(*)							

Источник: АСН – Порт Констанца (\*) 8 месяцев

Перевозка контейнеров началась в 2005г. между Констанцей и Джурджу. В последнее время Сербия и Венгрия декларировали заинтересованность в активизации перевозок, однако регулярные маршруты до сих пор не организованы.

АСН занимается продвижением контейнерных перевозок, установив самый низкий тариф для грузовых барж и речных судов за прохождение канала и шлюзов (0,15 евро за т водоизмещения на участке Чернаводэ – Аджиджеа, как и для порожних барж, тогда как тарифы для судов класса река-море назначаются по показателю брутто-тоннажа).

#### 4.3.1.3 Национальная компания «Администрация морских портов» SA, Порт Констанца<sup>44</sup>

Национальная компания Администрация морских портов SA (NC MPA SA) является акционерным обществом, назначенным Министерством транспорта развивать деятельность, представляющую национальный общественный интерес, в качестве управляющей портом. Она выполняет роль портовых властей для порта Констанца, и его спутников Мидия<sup>45</sup> и Мангалия<sup>46</sup> (расположенных соответственно в 25 км на север и в 38 км на юг от Констанцы).

Констанца – это самый большой порт Румынии, а также самый большой порт ЕС на Черном море, 4-й самый большой в Европе и самый большой на Черном море. Он расположен на расстоянии 179 морских миль от Босфорского пролива. Территория порта составляет 3926 га, из которых 1313 га суша, а остальные 2613 га вода.

Констанца – это и морской, и речной порт, связанный с Дунаем посредством канала Дунай – Черное море. Это также «хаб» для фидерной контейнерной линии «Tavria Line» судоходной компании «Акварель», предоставляющей сервис с 2010г. логистического подразделения украинской промышленной корпорации «Алеф», расположенной в Днепропетровске. Это регулярное обслуживание связывает Констанцу с Днепропетровском через Черное море и реку Днепр, выполняется судами класса «река-море» 2 STK с номинальной вместимостью 112 TEU. Потенциальный перевозимый объем доходит до 10 тыс. TEU в год.

<sup>44</sup> Этот раздел посвящен роли порта исключительно в качестве речного порта. Исчерпывающее описание и анализ объектов, деятельности, объема грузоперевозок и планов развития порта Констанцы представлено в Приложении 3 «Обзор сектора морских перевозок» мастер-плана «LOGMOS».

<sup>45</sup> Мидия в основном используется для поставки сырой нефти на ближайший нефтеперерабатывающий завод Петромидиа. В 2010г. в этом порту был открыт самый большой терминал сжиженного нефтяного газа (LPG) в Румынии.

<sup>46</sup> Мангалия в основном используется «Судостроительным заводом Констанцы».



**Иллюстрация 16: Судно TAVRIA Line «Алькор» на маршруте Констанца-Днепропетровск**



До недавнего времени объем контейнерного грузооборота по Дунаю в/из Констанцы колебался у отметки в 10 тыс. TEU в год<sup>47</sup>. Показатель обнадеживающий, однако недостаточный в сравнении с суммарным годовым грузооборотом контейнеров в Порту Констанцы, демонстрирующим растущую привлекательность речного транспорта в сравнении с автомобильным и железнодорожным видами транспорта, которые сталкиваются с дополнительными/новыми регуляторными требованиями, а также проблемами экологического и финансового характера.

К сожалению, регулярно возникающие неблагоприятные условия навигации на среднем участке Дуная (вверх от Чернаводэ), складывавшиеся во второй половине 2011г., затем в 2012г. и в первой половине 2013г. исчерпали терпение судоводных компаний: после рекордного показателя объема грузоперевозок в 14 160 TEU, зарегистрированного в 2011г., в 2012г. он сократился до 6361, а за первые восемь месяцев 2013г. составил 515 TEU.

Необходимо отметить со всей беспристрастностью, что в 2012г. значительный объем контейнеров перевозился по Дунаю по маршруту Джурджулешты – Констанца. Неблагоприятные условия для навигации на нижнем Дунае (отличающиеся от условий на среднем и верхнем Дунае) и прежде всего постоянные препятствия, учиняемые таможней Румынии вынудили наконец GIFP покинуть Дунай и обратиться к прямому, более скоростному сообщению морским транспортом по маршруту Сулинский канал – Черное море – Констанца.

В данном случае смены вида транспорта не произошло, грузы по-прежнему транспортируются по воде. Однако этот пример свидетельствует об утраченной возможности по интеграции других дунайских портов Румынии и в особенности основных промышленных узлов – Галаца и Брэилы в цепь поставок, что могло позволить им избавиться от своей географической изоляции.

<sup>47</sup> 2007: 9927, 2008: 11 555, 2009: 11 721, 2010: 10 012



### Иллюстрация 17: Буксир толкач BRP с 2 баржами по 40 TEU на пути Констанца-Белград



Источник: BRP

#### 4.3.1.4 Речная администрация Нижнего Дуная (AFDJ, Галац)

AFDJ выполняет функции автономного государственного контроля, занимается всеми техническими и судоходными аспектами реки (бизнес деятельность портов зависит от другого административного органа) от входа на Румынский участок (Базиас на границе с Сербией) до устья Дуная в Черном море (Сулина) на расстоянии 1075 км.

Ее деятельность включает обеспечение судоходных условий на Дунае путем:

- Дноуглубления,
- Выполнения топографических исследований (чтобы узнать морфологическую ситуацию, нагрузку на русло реки, особенно в критических точках, измерение расхода воды и намывов и измерение скорости течения),
- Защиты берегов,
- Установки и обслуживания сигнального оборудования на берегах и на воде,
- Создания навигационных карт,
- Сбора и обработки гидро-метеорологических данных, разработки прогноза на изменения уровня вод в Дунае на территории Румынии,
- Проверку знаний и ежегодное подтверждений разрешений лоцманам, выдачи лицензий лоцманам на участке морского Дуная и предоставление лоцманских услуг на участке морского Дуная между рейдом Сулины и портом Браила и в морских портах Дуная,
- Обеспечения внутренних и международных буксировок (а также ледокольных операций).

AFDJ выполняет государственные обязательства в соответствии с международными конвенциями и договорами, стороной которых является Румыния и, соответственно представителем Румынии в Дунайской Комиссии.

Румынский Дунай состоит из 2 различных частей: часть реки на протяжении 900 км от Сербии до Браила и приморская часть от Браила до Сулины.

В приморской части Дуная есть 3 основных порта (Рени в Украине и 2 самых больших румынских на Дунае – Галац и Браила) плюс 2 второстепенных порта в Молдове и Украине (Джурджулешты и Измаил).



## Логистические процессы и морские магистрали II

В противоположность тому, что происходит в речной части, движению по морской части не препятствуют засухи и следовательно низкие уровни воды. Имеющаяся осадка составляет 24' для судов дедвейтом до 8000 тонн.

Основная проблема заключается в части реки, управляемой совместно Румынией и Болгарией, между 375 и 610 километрами.

Согласно AFDJ, болгары многие годы не углубляли дно из-за морфологии русла: дно болгарской части скалистой породы, которая не создает отложения наносов. Румынская часть наоборот, более песчаная тем самым существует больше отложений и Румынии постоянно необходимо проводить углубление дна.

В результате моряки предпочитают ходить по румынской части, которая более безопасна при низком уровне воды. Когда уровень нормальный, используются обе стороны.

Во второй половине 2011г. уровень был низким с обеих сторон, и Болгария, у которой не было соответствующего оборудования для углубления дна, обратилась к Румынии за помощью.

Дополнительной трудностью является тот факт, что капитаны часто игнорируют рекомендации по навигации, которые они получают, недостаточно часто контролируют глубину и осадку судна, и поэтому садят суда на мель. Это и поднятие их с мели приводит к разрушению фарватера.

AFDJ является частью вышеупомянутого 36-месячного проекта NEWADA (Сеть администраций водных путей Дуная), финансируемого ЕС, который возглавляет Виа Донау. Проект завершился в 2012г. и теперь компания является партнером в следующем проекте – NEWADA Duo.

### Иллюстрация 18: Вакуумный экскаватор AFDJ «DUNAREA MARITIMA» на 2680 м<sup>3</sup>



ЕС поддерживал улучшение условий для судоходства используя инструмент структурной политики стран, готовящихся вступить в ЕС (ISPA).

Первый проект ISPA (2002-2006гг.) обеспечил техническую помощь по решению сложных мест на участке Кэлэраши-Браила. Он включал полевые и глубоководные исследования, а также разработку ТЕО. Также была проведена оценка влияния на окружающую среду,



## Логистические процессы и морские магистрали II

которая требовала консультаций с общественностью. Кроме того ТЕО и оценка влияния на окружающую среду проводились для модернизации порта Калафат.

Второй проект ISPA (2005-2008гг.) обеспечил подобную техническую помощь по улучшению других участков, а именно длинного отрезка от Железных ворот II до Силистра/Кэлэраши, а также канал Браила-Сулина, канал Дунай-Черное море и канал Поарта Альба-Мидиа Наводари. Эти проекты обратили особое внимание на чувствительные вопросы защиты окружающей среды и потенциального влияния нижнего течения реки на экосистему и на особенности эрозии и отложений в дельте Дуная.

Третий проект ISPA (2006-2010гг.) внедрил работу по улучшению судоходства в 3 критических точках на участке Кэлэраши-Браила, которую подготовил первый проект (38 млн евро плюс 7 млн на экологический мониторинг).

Теперь, в рамках Региональной политики ЕС, через Программу действий NAIADES/PLATINA по продвижению перевозок по внутренним водным путям, на период 2006-2013 гг., финансируемый через TEN-T и Фонд политики слияния, Румыния получила 170 млн евро на решение проблем судоходства на Дунае (главным компонентом этого пакета является упоминавшийся ранее проект русла Балта).

Прежнее технико-экономическое обоснование выполнения необходимых работ<sup>48</sup>, осуществлявшееся совместно с Болгарией, было отклонено из-за экологических опасений, и реализация проекта была фактически остановлена на 1,5 года из-за протестов природоохранных НГО. Оценка воздействия на окружающую среду, которая должна была быть завершена в 2012г., проводится до сих пор, как и повторный анализ. Как сообщается, работы, которые должны были начаться в 2013г. и завершиться в 2017г., теперь начнутся не ранее 2016г. Также ведутся переговоры с Молдовой об увеличении высоты моста через реку в Джурджулештах.

Переговоры проводились на межгосударственном уровне касательно постоянной ночной навигации по морскому участку Дуная.

Кроме того, в октябре 2012г. с Болгарией был подписан протокол о намерениях и учрежден двусторонний межминистерский комитет. Были созданы четыре рабочих группы для изучения вопросов, представляющих общий интерес, таких как навигация по Дунаю, экологические аспекты, совместные действия в чрезвычайных ситуациях, совместная эксплуатация ремонтного оборудования и т. п.

Одной из главных задач Комитета будет пересмотр и подготовка нового меморандума о договоре между Румынией и Болгарией касательно проведения благоустроительных работ на Дунае подобно тому, который был подписан в 1955г. в соответствии с предписаниями Белградской конвенции 1948 года и впоследствии утратил силу<sup>49</sup>.

И наконец, AFDJ отвечает за установление тарифов на использование и обслуживание Сулинского канала. В последний раз они пересматривались в 1988г. и ожидается, что они будут полностью сняты через 10-12 лет.

---

<sup>48</sup> Предусматривающих строительство стоков и дамб, углубление дна, укрепление берегов и оборудование защиты от наводнений.

<sup>49</sup> Европейская группа по территориальному сотрудничеству при участии министерства транспорта и инфраструктуры могла бы быть создана спустя полгода после подписания этого меморандума о договоре. Этот орган мог бы базироваться либо в Джурджу, либо в Русе. Группа могла бы состоять из 30 экспертов (по 15 от каждой страны).





#### 4.3.1.5 Администрация речных портов Дуная, Джурджу

Национальная компания Администрация речных портов Дуная (CN APDF SA, сокращенно «APDF») управляет всеми 10 большими и 11 малыми речными портами от Базиаш, где Дунай попадает на территорию Румынии из Сербии до Чернаводэ, и служит официальным органом для всех них, за исключением Зимница и Турну-Мэгуреле, которые находятся под администрацией местного Совета Телеормана.

Непосредственно, или через концессии, она обеспечивает все услуги, связанные с судоходством: безопасность, надежность и экологическую деятельность (на берегу и на реке), лоцманскую проводку судна, буксировку, пришвартовывание, логистические услуги (включая сортировку, наклейку этикеток, оформление в палеты, организацию палет, пакетирование и контейнеризацию), заправку топливом, утилизацию отходов судна<sup>50</sup>, пищевых и органических отходов, дегазацию бака, ремонт судна, спасение и снятие с мели и т.д.

Кроме того она выполняет ремонт и техобслуживание местной инфраструктуры водного транспорта, включая сигнализацию<sup>51</sup>.

#### Иллюстрация 19: Традиционная покатая причальная стенка в порту Олтеница



<sup>50</sup> В 2013г. были заключены договоры на поставку нового оборудования по утилизации отходов с судов, финансируемые Программой ЕС в отношении сектора транспорта

<sup>51</sup> В 2012-2013 годах был заключен ряд договоров на реконструкцию портовой инфраструктуры в Олтенице (включая строительство 80-метрового волнореза и замену 400 метров покатай причальной стенки на вертикальную стенку). Работы должны быть завершены во второй половине 2014г. Вертикальная причальная стенка также должна быть возведена в Джурджу (на практике стенка представляет собой полу стальной конструкцию, не заполненную бетоном).



Управляемая и работающая как бизнес предприятие (вероятно без поддержки государственного бюджета), APDF развила сильный коммерческий стиль, продвигая свою деятельность через рекламу, исследование рынка, сотрудничество с бизнес сообществами (потенциальными потребителями, а также инвесторами), развивая современные ИТ системы и распространяя техническую и коммерческую информацию о своих портах и системах, на внутреннем и внешних рынках.

APDF является одним из 23 партнеров из 6 стран ЕС и не ЕС стран в организации Развития внутренних портов Дуная (DaHar), совместно финансируемой Европейским региональным фондом развития и выполняется это в рамках Юго-восточной Европы. DaHar, захватывает период апрель 2011г.- март 2014г., объединяет малые и средние города Дуная, с целью усиления экономического развития через общую стратегию и гармонизированное развитие соответствующих портов путем специализации и диверсификации своих мультимодальных функций. Главная цель – построить логистическую сеть городов и портов Дуная, дополняя роль более крупных центров.

### **4.3.2 Болгария**

#### **4.3.2.1 Исполнительное агентство «Морская администрация» (ЕАМА, София)**

ЕАМА в основном является эквивалентом Морской Администрации Румынии, выполняющее обычные задачи морской администрации с географическим масштабом действий, включая внутренние водные пути.

Они включают:

- Мониторинг безопасности/надежности перевозок в морском пространстве и по внутренним водным путям Болгарии, в портах и на судах,
- Организация/проведение экзаменов, выдача сертификатов компетентности моряков,
- Проведение экзаменов на профессиональную компетентность для лицензирования судоводителей на внутренних водных путях,
- Мониторинг условий труда и жизни моряков,
- Организация/координация операций поиска и спасения,
- Надзор за защитой морской экологии/организация борьбы против загрязнений (включая на Дунае),
- Обеспечение предложений и участие в планировании и внедрении инвестиций в морскую и речную инфраструктуру,
- Участие в планировании и внедрении концессионных контрактов,
- Предложение пересмотра портовых тарифов.

ЕАМА – это Болгарский партнер в проекте SEE NELI, который закончился в марте 2012г., и в рамках которого рассматривались вопросы расхождений между национальными системами образования в области перевозок по внутренним водным путям, отсутствия взаимодействия и связи между учебными учреждениями и заинтересованными сторонами в данном секторе, слабые или вообще отсутствующие услуги дистанционного обучения.

ЕАМА также представляла Болгарию в заканчивающемся проекте Юго-восточной Европы WATERMODE, который должен способствовать лучшей транснациональной координации



между политическими деятелями и заинтересованными лицами по увеличению конкурентоспособности по сравнению с автомобильными перевозками, особенно показывая потенциал водных/наземных мультимодальных перевозок и логистики. Проект направлен на поддержку осуществления соответствующих инвестиций для улучшения связи морских и речных портов с удаленными районами в глубине страны. Среди других задач, которые должна была выполнить команда ЕАМА в 2010г. была перепись самых развитых портов и мультимодальных производственных мощностей в Болгарии, более всего подходящих для достижения цели проекта. Это привело к отбору 4 морских портов и терминалов, 5 речных портов и терминалов и 2 логистических центров внутри страны, некоторые из которых будут рассматриваться далее в этом отчете.

#### **4.3.2.2 Исполнительное агентство «Исследование и техническое обслуживание реки Дунай» (EAEMDR, Русе)**

EAEMDR отвечает за инспектирование и поддержание условий судоходства на 471 км болгарском участке Дуная от границы с Сербией до Силистры на границе с Румынией.

Его особые виды деятельности включают:

- Дноуглубление реки<sup>52</sup>, исследование водолазами, буксировка и подъем судов для эксплуатации водного пути, портовых вод и зимней навигации;
- Мониторинг гидроморфологических и гидрологических условий реки, измерение и запись колебаний уровня воды, скорости и направления течения, расхода воды в реке, эрозии берегов и островов, формирования наносов из песка и обледенения<sup>53</sup><sup>54</sup>;
- Сбор гидрометеорологических измерений;
- Распространение информации о состоянии водных путей и прогнозах, навигационных маршрутов и погоды (включая шторм, наводнение, предупреждение о льдах) капитанам и соответствующим органам;
- Тщательное рассмотрение и одобрение проектов на строительство гидротехнических и других инфраструктурных сооружений вдоль реки;
- Внедрение проектов по эксплуатации и улучшению навигационного состояния на Дунае.

Текущие проекты:

- Последняя стадия строительства укрытия на реке для зимнего базирования 39 судов. Подобного сооружения не существует на всем отрезке между Черным морем и Венгрией. Этот проект, который является частью программы

---

<sup>52</sup> Фарватер фактически поделен на две части: Румыния отвечает за его состояние на участке от Железных ворот на сербской границе до Сомовита, а Болгария от Сомовита до Силистры.

<sup>53</sup> Все речные порты на Дунае в Болгарии, от Видина до Силистры, расположены на Нижнем Дунае и поэтому сталкиваются с той же гидрологической проблемой, как и румынские коллеги, например, слишком низкий уровень воды и лед, и то, и другое мешает судоходству. Образование льда крайне неустойчивый феномен на Дунае. Слишком высокий уровень воды, часто после таяния льда, также приводит к наводнениям, в то время как плавучие льдины повреждают и иногда разрушают содержащиеся на зимовке суда и баржи, а также дамбы и портовые сооружения.

<sup>54</sup> Судоходство вдоль Нижнего Дуная почти полностью прекратилось с 22 августа до 21 декабря 2011г. из-за низкого уровня воды, и было запрещено на болгарском участке с 8 февраля до 2 марта 2012г. из-за образования льдов.



## Логистические процессы и морские магистрали II

трансграничного сотрудничества Болгарии-Румынии PHARE, должен быть завершен к концу 2013г.;

- Улучшение условий навигации в 20 критических точках (выполняемых совместно с Румынией). Произошла 30-месячная задержка, так как проект был переведен на следующий программный период (2014-2020гг.). Выполняется ТЕО и проводится экологическая оценка. ЕС финансирует 85% всех расходов, включая 136 млн евро для Болгарии;
- Улучшение систем навигации и топогидрографических измерений на Дунае.

ЕАЕМДР указывает на неэффективность и непригодность имеющегося оборудования для выполнения обязательств по выполнению технических работ на реке (в наличии имеется только одна маломощная землечерпалка ковшового типа, предназначенная для извлечения мягкого грунта, а не донных отложений). Требуется второе дноуглубительное судно. К сожалению, закупка подобного оборудования не предусмотрена условиями финансирования ЕС, как и отсутствуют планы на национальном уровне по постройке или закупке земснарядов. Прежние предложения министерства транспорта, информационных технологий и связи отклонялись министерством финансов. Выполнение дноуглубительных работ силами подрядчика также не является выходом из ситуации, поскольку проведение тендера на выполнение работ – сложная и труднореализуемая. Кроме того, она не обеспечивает возможности оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации.

По мнению агентства, гидрологические работы способны решить только 80% существующих проблем из-за присутствия в реке плывучих песков и движения донных отложений.

ЕАЕМДР принимает участие и/или представляет Болгарию в уже описанных проектах NEWADA/NEWADA Duo, WANDA, NAIADES-PLATINA (включая BulRIS), финансируемых ЕС.

Это способствует работе, кроме других международных организаций, с: Дунайской Комиссией, Рабочей группой по перевозкам внутренними водными путями в Европейской Экономической Комиссии, совместно с Болгарско-Румынской Комиссией по реке Дунай (заседания дважды в год) в ООН в Женеве.

### Иллюстрация 20: Лед на Дунае в Галац – март 2012г.



ЕАЕМДР также участвует в совместной Болгарско-Румынской Комиссии по мосту Русе-Джурджу.



### Иллюстрация 21: Мост дружбы Русе-Джурджу



Существует 3 паромных сообщения, успешно выполняющие регулярные дневные перевозки между болгарскими и румынскими речными портами (Оряхово-Бекет, Свиштов-Зимница, Никополь-Турну Магуреле), 4-е, которое связывало Силистру и Кэлэраши, на сегодняшний день приостановлено, а рейсы по маршруту Видин – Калафат были прекращены с открытием второго моста на Дунае между Румынией и Болгарией.

Основной причиной их существования является тот факт, что есть только один мост между двумя странами, и, в зависимости от пунктов отправления и назначения, использование парома будет быстрее и дешевле, чем переезд через мост. Например, паром между Свиштов и Зимница сокращает дорогу в пути в и из Турции в Центральную и Западную Европу на 140 км по сравнению с традиционным маршрутом через мост, позволяя сэкономить почти 4 часа, а также избежать заторов в и вокруг города Бухарест. На сегодняшний день ситуация не претерпела существенных изменений, несмотря на открытие второго моста. Заинтересованные стороны сетуют на неудовлетворительное состояние дорожной сети в районе Калафата и Видина, что является основной причиной того, почему водители грузовиков предпочитают пользоваться старым мостом или паромной переправой.

Еще одной причиной является введение строгих дорожных правил в ЕС, снижающих позволенное время вождения, запрещающих грузовикам двигаться в выходные дни, налагающих ограничение по общему весу и нагрузке на ось, и высокие технические стандарты на грузовики/шины в обеих странах, что вынуждает национальных и зарубежных (преимущественно турецких) автоперевозчиков искать наиболее короткие маршруты. Третья – более низкий уровень налогов в Болгарии по сравнению с Румынией (НДС составляет 20% по сравнению с 24%, а корпоративный налог на прибыль 10% по сравнению с 16%) плюс отсрочка выплаты НДС в последней стране<sup>55</sup>, что заставляет румынские предприятия регистрироваться в Болгарии и делать перевозки через Болгарию.

Фактически два яруса 2223-метрового моста были построены Советским Союзом между 1950 и 1952гг., один – автодорожный (двухполосный), другой -ж/д. Центральная часть моста (85м) является подвижной и ее можно поднимать для прохода крупногабаритных судов. Самый первый капитальный ремонт (замена асфальтового покрытия и нижней конструкции) проводился только в июле-августе 2011г., и только для той половины, которая принадлежит Болгарии<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> Согласно результатам исследования, проведенного Deloitte в 2013г., 38% респондентов считают румынскую систему НДС «запутанной», а еще 43% – «крайне запутанной». Кроме того 42% респондентов, которые подавали заявление на возмещение НДС, заявляют, что их заявление было удовлетворено в течение 3-6 месяцев. При этом 25% респондентов столкнулись с задержкой в более чем на 6 месяцев, а возмещение НДС 8% респондентам состоялось по прошествии года и более (при нормативном сроке в 45 дней).

<sup>56</sup> Как и можно было ожидать, неудовлетворительное техническое обслуживание при ежедневном движении по мосту в объеме 4000 транспортных средств (половина из которых – крупнотоннажные грузовики) привело к разрушению части дорожного покрытия, повреждению конструкций моста и его временному закрытию 7 апреля 2013г (по иронии судьбы за три дня до этого в болгарской провинции Ловеч под бетономешалкой обрушился мост высотой 10 м, также построенный 60 лет тому назад)



С момента вступления в ЕС, дорожные пошлины в Румынии и Болгарии снизились (они составляли 53 евро за пассажирский автомобиль в обе стороны до 2007г., и только 8 евро в 2012г., 2 для болгарской стороны и 6 для румынской стороны. Грузовики оплачивают 37 евро только на болгарской стороне). Таможенный контроль был упразднен с присоединением Румынии и Болгарии к ЕС в 2007г. Пограничный контроль сохраняется до тех пор, пока обе страны не присоединятся к Шенгенскому соглашению.

Как сообщается, мост обычно перегружен до и после выходных (в пятницу вечером и в понедельник утром), необходимо ждать около часа (для всех автомобилей, так как нет оптимизации пассажирских и грузовых автомашин) и еще больше времени, если грузовик перевозит больше положенного веса (хотя используется только 10-15% пропускной способности моста). Болгария хотела бы возобновить паромные перевозки, которые осуществлялись до 2005г. между Русе и Джурджу в качестве (более дешевой для грузовиков) альтернативы мосту. Румыны, однако, не очень хотят этого, так как оператор терминала Ро-Ро в Джурджу (Мука) обанкротился, и объект в настоящее время не работает.

Как болгарские, так и румынские заинтересованные стороны в Русе и Джурджу считают, что мост в его нынешнем виде слишком мал, учитывая нынешние и будущие объемы дорожного движения. Портовый комплекс Русе рассматривала возможность организации Ро-Ла перевозок в Джурджу, однако неудовлетворительное состояние ж/д рампы исключило такую возможность. Порт Джурджу со своей стороны указывает на острую необходимость реконструкции и модернизации ж/д ветки между Джурджу и Бухарестом. Этот проект поддерживает муниципалитет Джурджу, включив его (но пока не утвердив) в секторную программу на 2014-2020 годы. На практике эта ветка, связывающая Бухарест и Русе по мосту Дружба через Дунай не эксплуатируется с момента обрушения моста в 1987г. на участке Бухарест – Джурджу. Поездам теперь приходится следовать по гораздо более протяженному маршруту между двумя этими пунктами.

#### **4.3.2.3 Компания инфраструктуры портов Болгарии (BPI Co.)**

BPI Co. является государственной компанией, управляющей инфраструктурой государственных морских и речных портов. Ее деятельность включает эксплуатацию портовых вод, подходных каналов, причалов и других портовых объектов, подготовку планов развития портов и соответствующих инвестиционных планов, а также мониторинг и внедрение контрактов на концессию. BPI Co. устанавливает портовые пошлины (канальные, маячные, причальные, тоннаж, утилизацию отходов) и собирает их.

Закон о концессии Болгарии, который регулярно обновлялся и улучшался сначала его разработки, в основном предусматривает период концессии на 35 лет для операторов частного сектора при взаимных обязательствах, включая для концессионера обязательство по инвестированию определенных ежегодных сумм и определенное увеличение объемов перевозок через его объект.

Дополняет его новый закон о ГЧП, принятый в 2012г., который четко определяет роль и обязательства государства до и после процесса приватизации.



## 5 ПОРТЫ НА ДУНАЕ В СТРАНАХ ТРАСЕКА, ПЕРЕВОЗКИ, ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

### 5.1 Речные порты

Полный список портов на Дунае в странах ТРАСЕКА с их основными характеристиками представлен в Приложении 7. Ниже будут рассмотрены те из них, которые, по мнению Консультанта, имеют наибольший потенциал развития.

#### 5.1.1 Румыния

Примечательно, с появлением Канала, соединяющего Черное море и Дунай, торговый путь в и из стран Центральной Европы переместился из дельты Дуная в Констанцу. В результате порты, расположенные на приморском отрезке Дуная, вниз по течению между Чернаводэ и устьем реки, могут развиваться, опираясь лишь на свои местные/региональные ресурсы.

Иллюстрация 22: Главные морские и речные порты Румынии



Источник: Министерство транспорта и инфраструктуры

Другой отличительной чертой, о которой не стоит забывать, является то, что в Румынии мало больших городов и только одна конурбация, Бухарест. За исключением последнего, районы деятельности портов Дуная охватывают обширные географические территории.

Это можно проиллюстрировать следующим образом: речной порт Орсова является ближайшим к 2-ому по величине городу Клуж-Напока (325 тыс. жителей) – крупному промышленному и торговому центру Северо-западной Румынии. Чтобы преодолеть расстояние 351 км между городом и портом, при оптимальных условиях погоды и дорожного движения, потребуется 5 ч. 21 м. (из-за плохого состояния дорог, соответствующих ограничений скорости и отсутствия объездов, заставляющих водителей грузовиков проезжать через несколько деревень и сел). При условии выполнения положений Соглашения (АЕТР), ратифицированного Румынией, время в пути займет:

$$2 \times 5 \text{ч } 21 \text{м} + 2 \times 45 \text{м остановки} = 12 \text{ч } 12 \text{м}$$

Это превышает максимально допустимое время в пути равное 10 часам, что делает невозможным совершение поездки туда – обратно за один день (для сравнения, в Западной Европе такая же поездка в обе стороны в среднем заняла бы 2 х 4ч. + 1 х 45м остановка = 8ч 45м и, таким образом, могла бы быть предпринята без превышения стандартных 9 часов в пути в день).

Таким образом, ведущиеся в настоящее время работы по улучшению дорожной сети имеют первостепенное значение для плавного развития услуг, добавляющих стоимость



товарам за счет использования речных портов. Очевидно, что все сказанное относится и к железнодорожному транспорту<sup>57</sup>.

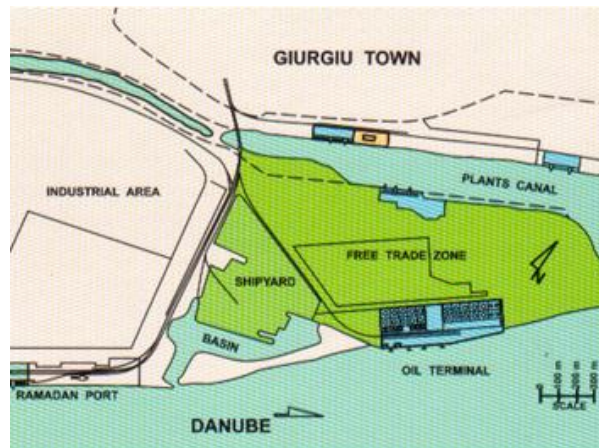
Следует учесть еще два фактора:

- во-первых, в 2012 году был открыт последний недостающий участок автомагистрали Бухарест - Констанца. Можно обоснованно предположить, что возможность быстрее добраться из порта в основную потребительскую зону страны, в любом случае, вызвало перераспределение грузов в пользу автотранспорта против, частично, железнодорожного транспорта и, в большей степени, транспорта внутренних водных путей. Даже если, как ожидается, поставщики логистических услуг начнут перенаправлять свою деятельность из столицы в порт, логично думать, что груз, который в будущем будет обрабатываться в Констанце затем будет перевозиться в Бухарест вероятнее авто- или железнодорожным транспортом, а не водным. С другой стороны, Констанце это может дать возможность стать крупным логистическим центром Центральной Европы, который бы мог способствовать развитию международных контейнерных перевозок по внутренним водным путям;
- во-вторых, завершение канала из Бухареста в Дунай, хоть это, казалось бы, и отдаленная перспектива, может отрицательно сказаться на определенных речных портах, одновременно активизируя функционирование Констанцы как речного порта.

Таким образом, будущее румынских портов на Нижнем Дунае, по крайней мере, в отношении контейнерных перевозок, частично зависит от нескольких средне- и долгосрочных внешних факторов.

### 5.1.1.1 Нижний Дунай

Иллюстрация 23: Порт Джурджу



Источник: APDF

<sup>57</sup> В вычислениях, приведенных в Интермодальной транспортной стратегии до 2020 года принимается средняя скорость грузового состава, равная 24 км/ч (по имеющимся данным, обслуживание погрузочных работ в отношении длинномерных грузов, а также заполнение документации на станциях отбытия и прибытия увеличивают общее время в пути, в которое также входят доставка на/со станции с/на склад грузополучателя или его представителя).





Порт Джурджу, расположенный на 493-ем километре реки, в 66 км от Бухареста, является крупным румынским портом на Нижнем (или речном) Дунае, имеющим железнодорожные и автомобильные сообщения (в том числе с болгарским портом Русе на другом берегу реки через мост).

Там размещается головной офис CN APDF SA. Портовый комплекс состоит из 4 терминалов, включая перевалочную портовую базу ГСМ (Giurgiu Ciogoiu) и судостроительную верфь (Basin Veriga).

Первый коммерческий терминал, Джурджу Рамадан, имеет пропускную способность 435 тыс. тонн в год на 15 причалах (включая пассажирскую станцию, бункеровочную зону, рампу Ро-Ро, причалы для ожидания погрузочно-разгрузочных работ и погрузки генеральных и зерновых грузов), общей протяженностью 1500 м. ADPF возлагает большие надежды на контейнерные грузопотоки. Однако единственный регулярный маршрут, обслуживавший контейнерные перевозки между Бухарестом и Констанцей через терминал Ramadan, перестал функционировать в 2012г.

Другой терминал, Канал Плантелор, имеет ежегодную пропускную способность 1320000 тонн на 14 причалах, протяженностью 1390 м. Большинство причалов предназначены для вертикальной погрузки зерна. Порт имеет 13 кранов максимальной грузоподъемностью 16 тонн.

APDF, действующий в качестве управляющего портом, проводит интенсивную маркетинговую деятельность для привлечения грузооборота с добавочной стоимостью в Джурджу<sup>58</sup> и другие, управляемые APDF порты<sup>59</sup>.

Например, большинство портов имеют рампы Ро-Ро, и APDF вели переговоры с Ford (принадлежащий Ford Motor Company завод «Automobile Craiova» в городе Крайова спроектирован для сборки до 300 тыс. автомобилей в год) о вывозе их автомобилей на баржах из Калафата (734-ый километр) в Констанцу. Также рассматривался аналогичный план по вывозу автомобилей Dacia (производимых в городе Питешти) через Корабию (630-ый километр) в Констанцу. Впрочем, от этих проектов пришлось отказаться из-за продолжительного времени простоя и дороговизны в сравнении с прямой заводской поставкой ж/д или автомобильным транспортом в Констанцу (план предусматривал аренду как минимум одного гектара площадки хранения в порту, закупку 10-12 автомобилевозов для доставки автомобилей с заводов в порт, а также привлечения 4 барж грузоместимостью 600 авто, которые совершали бы рейсы раз в неделю по соображениям оптимизации загрузки).

Все эти целенаправленные усилия, безусловно, достойны похвалы и следует надеяться, что они приведут к желаемым результатам. Однако потребовался бы обстоятельный генеральный план, чтобы эффективно ускорять, продвигать, уравнивать и контролировать развитие направления контейнерного грузооборота в разных речных портах и между ними. Развитие контейнерных перевозок сейчас является рассматриваемым только с точки зрения существующих автомобильных и железнодорожных сообщений между береговой линией и внутренними районами страны,

<sup>58</sup> Статистика грузооборота на Нижнем Дунае в целом представлена в Приложении 8. Не-навалочные грузы составляют менее 4% всех торговых оборотов в 2010г.

<sup>59</sup> Развитие контейнерного направления также рассматривается как первоочередная задача в Молдова-Вече (граница с Сербией) для привлечения грузов из Сербии, Северной и Западной Румынии и Венгрии (район охвата обслуживания предположительно 4 млн человек) и Олтениты (430-ый км), для грузооборота с Бухарестом и Болгарией (район охвата обслуживания предположительно 3 млн человек). Однако ни один из этих портов не имеет необходимого оборудования для обработки контейнеров.



не обращая внимание на близость друг к другу отдельных портовых комплексов (Джурджу, Олтеница, Чернавода), и полагаясь лишь на возможность привлечения грузопотоков соседей, не уделяя должного внимания программам развития портов вдоль побережья. Поэтому в идеале такой мастер-план должен разрабатываться на региональном межправительственном уровне.

Кроме того, и это уже было отмечено в обзоре Интермодальной транспортной стратегии Румынии до 2020 года, существует занижение значения логистической характеристики портов и их роли в общей цепи поставок в сегодняшней экономике. Планы по оказанию поддержки развитию взаимодополняющих видов деятельности, напрямую связанных с существующими и ожидаемыми грузооборотами порта, все еще не составлены. В Джурджу сооружения для складирования, обработки, сортировки, укладки грузов на поддоны и упаковки контейнерных потребительских товаров и загрузки различных видов грузов в контейнеры лишь частично доступны в Зоне свободной торговли (которая управляется независимо от порта), в то же время отсутствуют специально отведенные, хорошо оборудованные складские площади и все услуги, необходимые для перевозки новых автомобилей на судах типа Ро-Ро.

Мощность грузоподъемного оборудования, имеющегося во всех портах на Нижнем Дунае, представляет собой еще одно слабое звено: максимальная грузоподъемность, равная 16 тоннам, является, конечно, достаточной для обслуживания сорокафутовых контейнеров, заполненных потребительскими товарами высокой стоимости являющимися объемными грузами, но не для тяжелых контейнеров, особенно двадцатифутовых, содержащих необработанную сельскохозяйственную продукцию, такую как зерновые или семена.

В связи с этим необходимо отметить, что руководство речных портов в Румынии, как и во многих других портах стран ТРАСЕКА на Дунае, как правило, не обращает внимание на тот факт, что для того, чтобы привлечь контейнерные грузопотоки, необходимо вести переговоры не только с торговыми предприятиями, но и с судоходными компаниями, совершающими контейнерные перевозки, которым принадлежит оборудование (контейнеры)<sup>60</sup>.

Окончательное решение принимают контейнерные линии, которые исключают или дают возможность осуществлять внутренние перевозки по железнодорожным, автомобильным или водным путям в принадлежащих им контейнерах. Если они позволяют это сделать, то могут сами заняться этим, с помощью субподрядчиков (доставка перевозчиком), или предоставить это грузополучателю (перевозка торговым предприятием).

В случае осуществления перевозки грузополучателем, он вынужден внести залог, покрывающий возможные повреждения или потерю оборудования (контейнера). Контейнерная линия устанавливает фиксированный срок для возвращения порожних контейнеров (вместо обратной доставки), и обязует оплатить, как правило, значительный штраф за задержку при превышения этого срока.

Речные порты должны наладить диалог с морскими компаниями, занимающимися контейнерными перевозками, чтобы убедить их принять активное участие в перевозках по внутренним водным путям и занять прочную позицию на рынке контейнерных перевозок<sup>61</sup>. Для этого, в свою очередь, требуется хорошее понимание коммерческого

<sup>60</sup> То же наблюдение полностью применимо и к другим перевозчикам (например, железным дорогам) в других странах ТРАСЕКА.

<sup>61</sup> Этот процесс не представляется ни быстрым ни простым, поскольку трансокеанские перевозчики считают перевозки внутренним водным транспортом затратными как по времени, так и по расходам на оборудование (парк контейнеров) в сравнении с ж/д или автомобильными перевозками.



## Логистические процессы и морские магистрали II

подхода к контейнеризированной торговле, в основе которой лежит предложение по перевозке с доставкой товаров от двери к двери. Не достаточно развития договоренностей между морскими и речными судоходными компаниями в отношении перемещения грузов между морским и речным портами, обеспечения надлежащего портового обслуживания, а также управления и контроля оборудования для обеспечения максимально быстрого оборота грузов в наиболее безопасных условиях (в частности при обработке и складировании). Речные порты также должны иметь возможность предложить транспортировку из порта в конечный пункт назначения, до которого можно добраться лишь по авто или железной дороге.

Следует также учитывать, что тарифы на перевозку контейнеров с начала века стали колебаться, в особенности после начала мирового кризиса, вследствие чего компании не могут более рассчитывать только на доходы от импорта, чтобы покрыть обратное перемещение порожних контейнеров по морю.

Поэтому становится абсолютно необходимым проведение решительной маркетинговой политики, для захвата грузопотоков или даже их создания для того, чтобы обратную загрузку оборудования (контейнеров). Традиционные разговоры на тему «экспорта» - или скорее его отсутствия – не соответствуют сегодняшней действительности: до 2008 года, когда интенсивность грузоперевозок была высокой, мировые перевозчики не слишком заботились о несбалансированности своей торговли на Черном море, которая в широком понимании включает в себя и перевозки по Дунаю.

Они даже имели обыкновение отказываться в перевозке экспортных грузов, оплачиваемых по слишком низким тарифам, или считавшихся «трудными» (таких, как опасные химикаты), или пахучими (таких, как мокрая кожа), или грязными (углеродная сажа) или наносящими ущерб деревянному полу или стальным стенам контейнера (нафталин), предпочитая сразу вернуть порожние контейнеры, чтобы незамедлительно иметь доступное оборудование для перезагрузки в основной и наиболее прибыльной зоне спроса (Дальний Восток).

Вследствие экономического шторма появились новые долгосрочные тенденции.

Совокупный эффект от резкого падения объемов грузов и ставок фрахта на доминирующем маршруте Восток-Запад и проблем с отсрочкой или отменой постройки новых судов, заказанных в годы процветания стал ужасающим и вызвал огромные избытки мощностей, тем более, что новые контейнеровозы всегда больше по размеру, чем те, которые они заменяют.

Мировой флот контейнерных судов продолжает увеличиваться в среднем на 8-9% в год, что значительно превышает 4% роста мировой экономики. И вместо консервирования и списания в лом своих более старых судов и применения режима «медленного выпуска пара» на маршрутах дальнего сообщения (для снижения и мощностей, и потребления топлива), судоходные компании решают перенаправлять большие контейнерные суда на перевозки в порты второстепенной важности.

С учетом значительного увеличения капитальных и текущих расходов с одновременным снижением дохода, загрузка контейнеров – практически по любым тарифам и любым типом груза для создания притока денежных средств, необходимых для выживания в условиях более жесткой конкуренции, стало стратегической целью для многих судоходных компаний.

Операторы украинских терминалов продемонстрировали необыкновенно креативный образ мышления и преуспели в контейнеризировании таких товаров и предметов потребления, которые всего 4 года назад даже не пришли бы в голову. Речным портам следует извлечь урок из их опыта.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Также следует помнить, что рынок контейнерных перевозок не имеет границ: в то время как суда на линейных перевозках всегда заходят в одни и те же порты, у контейнеров нет порта приписки.

Например, импортируемый грузовой контейнер, выгруженный на Нижнем Дунае и доставленный в пункт назначения далее в Северной или Западной Румынии, вполне может быть там перезагружен другим грузом и отправлен по авто или ж/д путям в любое место Европы, и так далее и тому подобное, пока он не достигнет порта.

Как уже было сказано, все это призывает речные порты развивать тесные связи с судоходными компаниями, занимающимися контейнерными перевозками, и проводить упреждающую маркетинговую политику, действуя быстро, до того, как под давлением событий, компании примут стратегические решения в пользу альтернативных портов, маршрутов или интермодальных решений. Все это подразумевает совместные усилия, а также необходимость для речных портов Нижнего Дуная в Румынии сотрудничать с Констанцей, чтобы сформулировать единый подход и сформировать комплексное интермодальное предложение по доставке от двери к двери, охватывающее самые большие части территории Румынии и востребованное среди мировых перевозчиков.

Но успешность подобных начинаний зависит от гораздо более важного фактора – удобства навигации по Дунаю. В конечном счете, он является ключевым вопросом, главным условием устойчивого развития, если не сказать выживания речных портов Дуная в целом, и основной проблемой, которую прибрежным странам надлежит решить в первую очередь без каких-либо предрешений.

### 5.1.1.2 Приморский Дунай

Иллюстрация 24: Приморский Дунай



На приморском отрезке Дуная проблемы, связанной с низким уровнем воды не существует. Допустимая осадка, равная 24 футам (более 7 м), позволяет обслуживать суда дедвейтом до 7000 и даже 12000 тонн в условиях высокого уровня воды в Дунае. Таким образом, будучи одновременно и морскими и речными, порты на этом участке гораздо крупнее.



## Логистические процессы и морские магистрали II

С проектной мощностью 28500000 тонн сухих грузов, Галац является самым крупным портом на всей протяженности Дуная, тем более что, фактически, он образует единый портовый комплекс с соседним портом Браила (проектная мощность 2 млн тонн) под общим управлением Национальной компании «Управление портов Прибрежного Дуная в Галаце» (APDM).

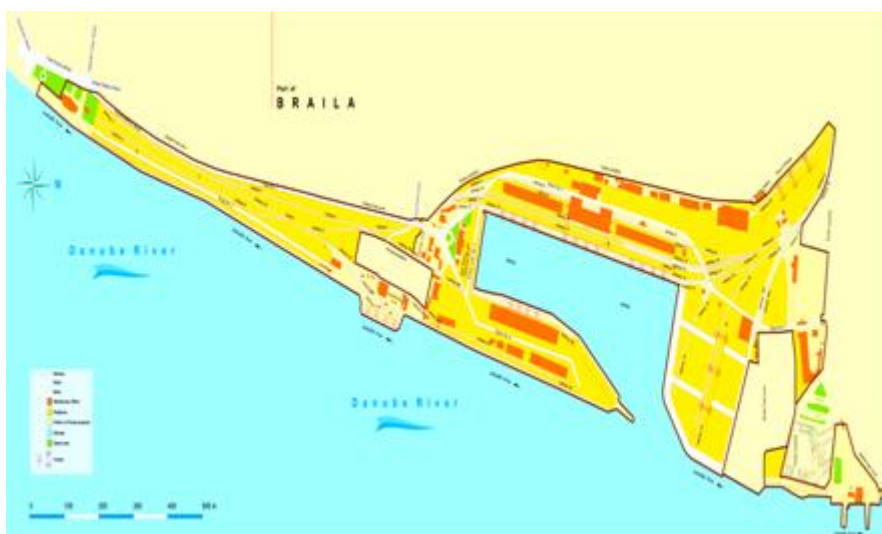
По меркам Румынии, Галац (0,231 млн жителей) и Браила (0,210) являются сравнительно большими городами, а также важными промышленными центрами.<sup>62</sup>

Металлургический завод, открытый в Галаце в 1965 году (к тому времени самый большой в Восточной Европе), сегодня принадлежит Arcelor-Mittal Group.

Он до сих пор остается самым крупным среди аналогичных предприятий в Румынии и обеспечивает 50% общего объема речных грузоперевозок как в Галаце, так и в Браиле. В Галаце также расположена крупнейшая на Дунае судостроительная верфь. Эта верфь, принадлежащая с 1999 года голландской группе Damen Shipyards, может строить любые типы плавучих средств и судов дедевейтом до 50 тыс. тонн<sup>63</sup>.

Многие из крупных рыбзаводов и консервных заводов, расположенных на северном участке Дуная, закрылись, а те, которые уцелели, на сегодняшний день имеют очень низкий уровень деловой активности.<sup>64</sup> 3 свободные экономические зоны (FEZ), созданные в этом регионе в 90-е гг. (Сулина, Галац и Браила), не привели к большим успехам.

### Иллюстрация 25: Порт Браила



Источник: APDM

<sup>62</sup> Целью одного из текущих проектов является создание «Метропольного ареала Нижнего Дуная», объединяющего два эти города и их непосредственные административные территории, насчитывающие в целом около 1 миллиона жителей.

<sup>63</sup> Сначала в Галаце компания Damen строила только корпуса судов, которые далее перевозились на другие верфи для окончательной комплектации. В настоящее время компания сосредоточилась на производстве специализированных, малотоннажных, но высокотехнологичных судах для нефтегазовой и других отраслей.

<sup>64</sup> И не имеют поддержки национального рынка, так как среди 27 стран ЕС, в Румынии самое низкое потребление рыбы на душу населения (4 кг в год против средних 22 кг в год). И предполагается, что этот показатель не изменится как минимум до 2030г.



Совокупные средства обслуживания портов Браила и Галац представлены в целом 83 причалами вдоль 10368 м наклонных или вертикальных причальных стен, где могут обслуживаться любые виды грузов: навалочные, генеральные и контейнеры.

Благодаря наличию предприятий тяжелой промышленности эти порты оборудованы лучшим грузоподъемным оборудованием, чем порты на Нижнем Дунае: плавучие и портные краны грузоподъемностью до 32 тонн, ричстакеры, тяжелые вилочные погрузчики, и т.д. Кроме того, они охватывают обширные территории, в целом 86,41 га в Галаце и почти 38,96 га в Браиле. В дополнение к железнодорожным путям с шириной колеи, принятой в Европе, соединяющим порт с другими частями страны, в Галаце также есть железнодорожные пути с шириной колеи Российского стандарта, сообщением с г. Джурджулешты (Молдова), что позволяет получать и обрабатывать вагоны напрямую из СНГ.

Основные обрабатываемые товары это: кокс, уголь, минералосодержащие руды (перевозимые на баржах из Констанцы либо по каналу, соединяющему Черное море и Дунай, и Приморскому Дунаю, либо по Черному морю и Сулинскому каналу); стальной металлолом, импортируемый из Турции и из Кипра через Сулину; зерно, перевозимое в Констанцу, и продукция из стали, экспортируемая заводом Arcelor Mittal, в основном в Турцию (1 млн т из 8 млн т в год среднего грузооборота до кризиса в Галаце)<sup>65</sup>.

#### Иллюстрация 26: Порт Mineralier (Руда) в Галаце



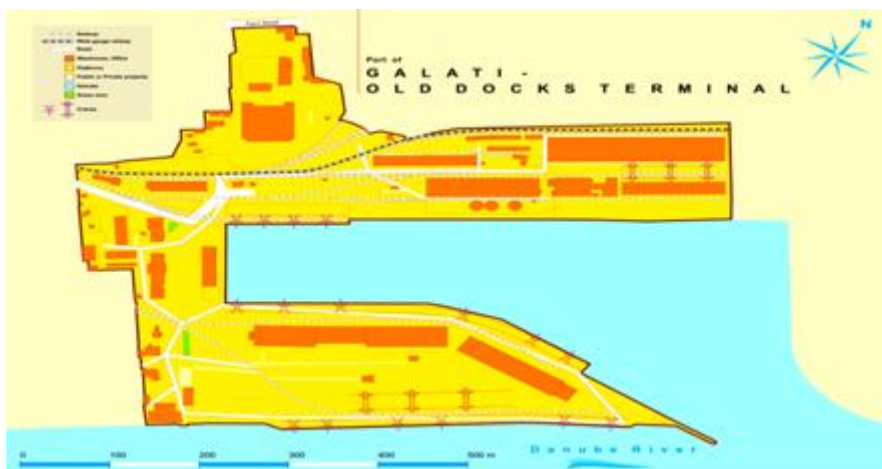
Источник: APDM

В общей сложности около 60-65% объема экспортных товаров региона перевозятся напрямую на судах река-море (Турция является основным пунктом назначения экспорта и импорта), в то время как остальные грузы перевозятся на баржах вверх по реке в Констанцу, где их перегружают на другие суда и экспортируют, преимущественно в Азию.

<sup>65</sup> Совокупный грузооборот 3 основных румынских портов на Приморском Дунае (Галац, Браила и Тулсея) достиг максимума в 15264 млн тонн в 2007 году и упал до 7784 млн тонн в 2009. Более поздняя частичная статистика показывает явный подъем с 2010 года.



### Иллюстрация 27: Порт Досури (Доки) в Галаце



Источник: APDM

В 2008 году в порту Галац был построен контейнерный терминал, The Docks Port, на 30000 TEU. На первом этапе планировалось достичь годовых объемов в 7600 TEU, перевоза в контейнерах частично листового металл, произведенный на сталеплавильном заводе, и разрабатывая маркетинговую политику с региональными отправителями и получателями контейнерных грузов. Однако до сих пор какого-то значительного грузооборота не обслуживалось.

В то время как APDM стремится восстановить<sup>66</sup> грузооборот и активную деятельность, разнообразить их и прорвать некую изолированность, на этом пути возникает множество препятствий.

Одной из главных проблем развития портового комплекса является способ приватизации, который был использован в Галаце. Земля остается государственной собственностью, за которую APDM получает минимальную ренту, в то время как вся инфраструктура и наземные сооружения были проданы навсегда и в полную собственность частным операторам, которые, теоретически, должны поддерживать определенный/минимальный уровень грузооборота. По очевидным причинам, на практике это не работает: каждая портовая зона находится в распоряжении единственного оператора, развивающего конкретное направление деятельности, соответственно избегая конкуренции с другими.

Чтобы обойти эти юридические и технические трудности APDM планирует выстроить новый порт с 200-метровым причалом в Браиле и еще один 170-метровый причал с силосным зернохранилищем для экспорта зерновых из Галаца.

Еще одно препятствие - это отсутствие хорошего сообщения между прилегающими к портам зонам с остальными регионами страны. Нет ни международного аэропорта (единственный такой аэропорт в Румынии находится в Бухаресте и еще один сезонно работает в Констанце), ни автомагистралей, ни хотя бы скоростных трасс, а имеющиеся дороги (шириной 7 м), как сообщается, не поддерживаются в надлежащем состоянии. Существуют планы по модернизации дорожной сети только вокруг Галаца. Кроме того, идут дебаты в отношении будущей планировки Черноморского кольца, со сторонниками маршрута через Кишинев (который бы проходил мимо Приморского Дуная и,

<sup>66</sup> В Галаце используется только 30% пропускной способности порта.



соответственно, густонаселенных районов Галаца) с одной стороны и теми, кто выступает за дорогу через Джурджулешты и Галац с другой.

### Иллюстрация 28: Дунай в Галаце



Уже на протяжении некоторого времени ведутся переговоры с австрийскими компаниями, но имеется ситуация стагнации контейнерного терминала. Отсутствие современной инфраструктуры транспортного сообщения приводится как одна из главных причин этого (другая – это, по-видимому, нерешенная проблема глубины у причалов).

Тарифы на перевозки по частному 12-километровому отрезку железной дороги с шириной колеи российского стандарта, ведущему в Джурджулешты, крайне высоки, что ограничивает возможность их использования, и не существует рабочего механизма принудительного согласования подхода к политике регионального развития операторов железных дорог и APDM.

В целом, эта ситуация приводила к тому, что Галац упускал определенное количество обычно уже «гарантированных» грузоперевозок в Констанцу.

Первая неприятность случилась в 1991, когда судно «Росток» затонуло и частично заблокировало Сулинский канал. Его обломки убрали только в 2004 году. За это время весь грузооборот переместился в Констанцу и в результате там и остался. С тех пор, к примеру, древесина, экспортируемая из региона города Фокшаны в близлежащих Карпатах, минуя расположенный в 100 км портовый комплекс Галац-Браила (несмотря на то, что там имеется все необходимое оборудование для переработки таких грузов), перевозится для погрузки в Констанцу, расстояние до которой составляет 330 км.

Румыния начала строительство автомагистрали направления Север – Юг, сообщением Бухарест – Фокшаны – Иязи (и дальше до Кишинева), но участок, соединяющий г.Фокшаны и Галац еще должен быть утвержден.

На региональном уровне сотрудничество с Джурджулешты и украинскими речными портами на Приморском Дунае в настоящее время сводится к техническим/экологическим вопросам (борьбы с загрязнением окружающей среды и проблемы судоходства), хотя сложности в сфере бизнеса аналогичны украинским портам, и объединенные усилия помогли бы найти общее решение.

Как и другие морские и речные порты, портовый комплекс Галац – Браила хотел бы играть роль в коммерческой деятельности между Европой в целом и восточными направлениями. На государственном уровне приветствовалась бы организация на Приморском Дунае фидерных контейнерных перевозок из/в Констанцу по каналу, соединяющему Черное море и Дунай, аналогичных уже действующим на Нижнем Дунае. Еще одной целью является восстановление объема перевозок малогабаритных и





## Логистические процессы и морские магистрали II

среднего размера грузов, которые раньше обслуживались в портах Приморского Дуная и переместились в Констанцу после открытия Канала.

Эти идеи звучат реалистично, поскольку они базируются на реке Дунай и на водных перевозках, а не на еще не утвержденной новой автодороге и железнодорожных сообщениях, делающих регион доступным.

В частности, развитие направления фидерных контейнерных перевозок между Констанцей и портами Приморского Дуная имеет смысл ввиду отсутствия или недостатка наземных сообщений между этими двумя районами. Кроме того, это помогло бы повысить активность на контейнерном терминале Галаца и заложить основы для продвижения контейнерных перевозок экспортных грузов, произведенных в данной местности (как это из-начально и планировалось, когда терминал был построен). А также дало бы возможность вернуть рынки таких товаров, как упоминающаяся выше древесина, которые получила Констанца.

Несмотря на то, что стоимость автоперевозки из района производства в Констанцу, безусловно, гораздо выше, чем в Галац, у торговых представителей, на сегодняшний день, нет другого выбора, если они экспортируют свои товары в контейнерах. При условии наличия доступной тары в Галаце, они, несомненно, пересмотрят маршрутизацию своего груза.

Достижение таких целей, также как для портов Нижнего Дуная, станет возможным только путем установления в первую очередь тесных контактов с бизнес сообществом в целом: судоходными компаниями, занимающимися контейнерными перевозками, речными судоходными компаниями, операторами контейнерных терминалов Констанцы, грузовыми экспедиторами, грузоотправителями и грузополучателями и т.д. Как уже было отмечено, все это подразумевает проведение крепкой, согласованной политики маркетинга и продвижения операторами терминалов портового комплекса Галац – Браила и APDM.

Все еще не проведены экономические исследования для определения целесообразности переноса грузооборота малогабаритных и средних грузов из Констанцы в Галац – Браилу. Кроме того, если они дадут положительную оценку, это, как будет рассмотрено далее в данном отчете, могло бы означать появление дополнительной возможности для создания потока экспортных контейнерных грузов, идущего через Сулинский канал в порты назначения малой и средней удаленности.

С другой стороны, более сложной кажется реализация плана занять место в торговле Восток-Запад. По мнению Консультанта, Констанца имеет, во всех отношениях, гораздо более удачные позиции, чтобы занять ведущее положение этой сфере, и было бы стратегической ошибкой не сконцентрировать все усилия на этом отдельном пункте.

И наконец, устойчивый рост грузооборота и развития речных портов на Дунае в целом зависит от того, сочтут ли румынские власти гораздо более важным и первоочередным для решения ключевой вопрос сообщения прилегающих к речным портам зон с внутренними регионами. Например, из-за отсутствия эффективных надежных товарных поездов, новые автомобили Dacia и Ford перевозились бы с заводов в речные порты на автовозах, хотя состояние дорог, их планировка и расположение, в общем, устарели и не удовлетворяют требованиям (к примеру, чтобы проехать 66 км из Бухареста в Джурджу, пересекая по пути несколько застроенных территорий и деревень, где максимальная разрешенная скорость ограничена до 49-50 км/ч, потребуется почти полтора часа).

Очевидно, что Министерство транспорта и инфраструктуры, напрямую или посредством специализированных профессиональных организации таких как RIA, должно играть ключевую роль в объединении разных заинтересованных сторон, переоценке потребностей и приоритетов, которые, возможно, не рассмотрены надлежащим образом или в достаточной мере в Интермодальной транспортной стратегии до 2020 года и могут



## Логистические процессы и морские магистрали II

быть учтены в ожидаемом мастер-плане, изменении политики страны в отношении речного транспорта и переориентировании ее, где необходимо, для достижения вышеуказанных целей.

Кроме того, это позволило бы румынским властям убедиться, что денежные средства, предназначенные для инвестирования в инфраструктуру морских и речных портов, а также путей сообщения их прилегающих территорий – выделены ли они из госбюджета, ЕС или с других источников – использованы наиболее эффективным и рациональным способом и приносят пользу всей сети путей сообщения вдоль Нижнего и Приморского Дуная.

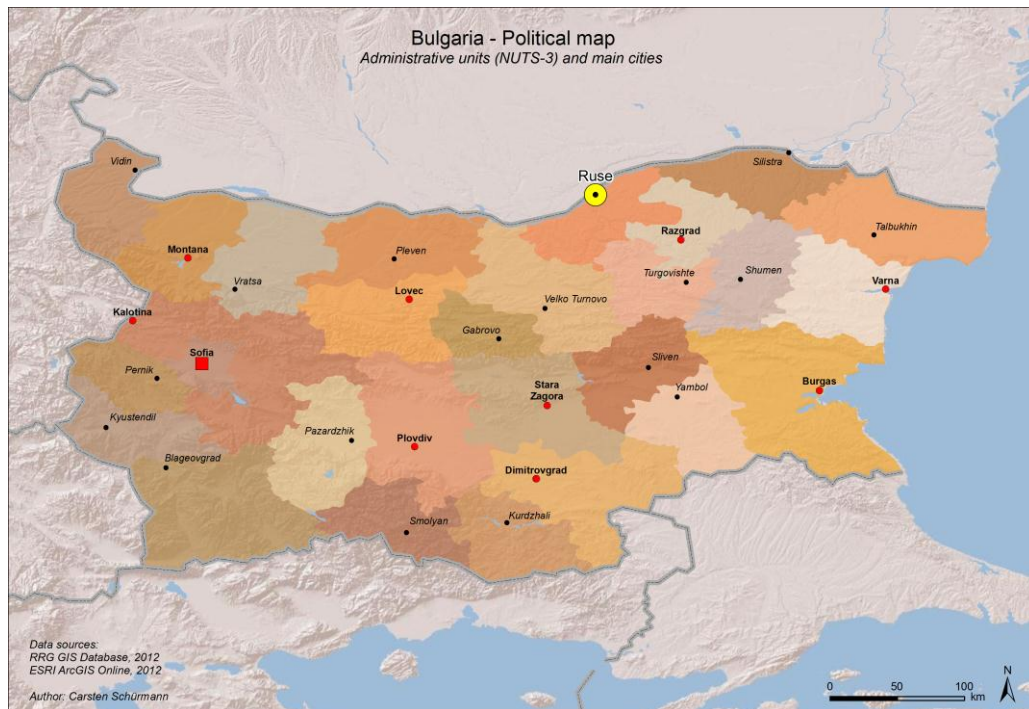
Самым первым шагом, на государственном уровне, могло бы стать продвижение Констанцы как «Роттердама на Черном море», не забывая о том, что ни один порт Северной Европы не достиг бы сегодняшнего положения – и в первую очередь порт Роттердам – если бы не осуществлял свою деятельность строго учитывая развитие и грузообработку в других портах<sup>67</sup>.

### 5.1.2 Болгария

#### 5.1.2.1 Русе

Болгарские речные порты расположены довольно далеко от главных городов и промышленных центров. Самый большой из них, Русе, находится в 311 км от Софии, столицы и метропольного ареала, где сконцентрировано более 20% всего населения страны. Более того, София расположена всего в 301 км от греческого порта Салоники, который обслуживается глубоководными морскими перевозками.

Иллюстрация 29: Политическая карта Болгарии



<sup>67</sup> С 2011 года Роттердам ведет переговоры о получении одной трети всех операций речного порта номер один в мире, Дайсбурга, чтобы обеспечить свой основной грузооборот.



Аналогично, Пловдив, второй по величине город, расположен в 325 км (в 4 ч. 38 мин. езды) от Русе и всего в 271 км (в 3 ч. 27 мин. езды) от морского порта города Бургас (четвертого по величине города Болгарии).

Более того, состояние авто- и железнодорожной инфраструктуры, хоть и улучшается, остается, в целом, плачевным, что делает задачу привлечения грузов еще более трудной для речных портов.

Тем не менее, необходимо помнить, что города, расположенные на Дунае, такие как Русе<sup>68</sup>, развились в 19 веке в крупные международные места торговли зерном, которые принесли благосостояние и развитие промышленности в то время, когда только что назначенная столица (София стала столицей первого пост-Османского Болгарского государства в 1879 году) была не более чем большим рыночным городом. Часть этого промышленного прошлого сохранилась до наших времен.

Терминалы Никополь Ферри и Русе-Запад были приватизированы, в распоряжении Портового комплекса Русе остались второстепенные порты в Силистре (только пассажирские перевозки) и Тутракане (один причал для генеральных грузов и пассажирский понтон), причал для приема пассажиров в центре Русе<sup>69</sup> и грузовой терминал Русе-Восток.

На 24 причалах, оборудованных 29 кранами, дающими максимальную грузоподъемность 64 тонны, могут обслуживаться любые виды навалочных, генеральных и тяжеловесных грузов. Имеются 42-тонные краны-манипуляторы марки Кальмар, оборудованные гидравлическими траверсами, для обслуживания 20 и 40 футовых контейнеров<sup>70</sup>.

### Иллюстрация 30: Порт Русе-Запад



Источник: Портовый комплекс Русе JSCo

<sup>68</sup> В этом отношении, то же можно сказать и о Галаце, который, к тому же, стал штабквартирой первой Дунайской комиссии после Крымской войны 1854-1856гг.

<sup>69</sup> Русе – популярный туристический город и место захода круизных судов, известное своей городской архитектурой конца XIX – начала XX века.

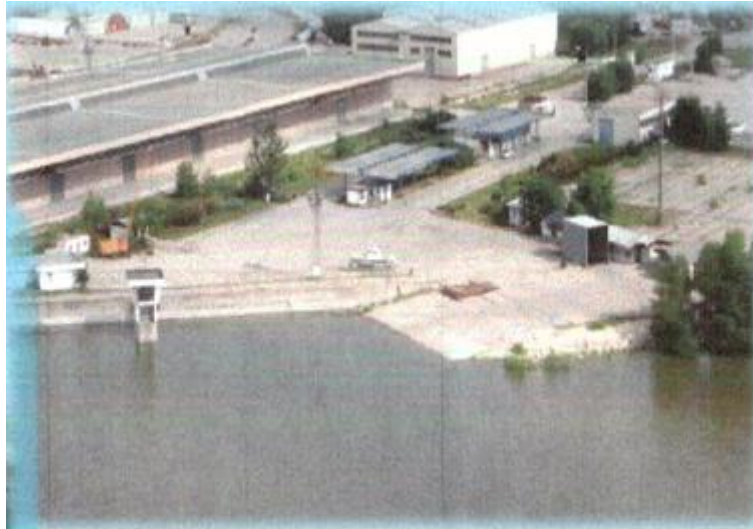
<sup>70</sup> Обслуживание контейнеров осуществляется с тех пор, как порт был построен в 1976 году. Активность упала в 1990-е годы и на сегодняшний день незначительна.



Порт Русе-Восток также включает Ро-Ро терминал, где могут причалить одновременно 2 судна (типа Дунай). В двух прилегающих парковочных зонах, оборудованных всеми необходимыми удобствами для водителей, могут разместиться 160 грузовиков.

До 2004-2005 годов в этом терминале обслуживалось два региональных рейса – в Джурджу и Рени (Украина)<sup>71</sup>. До недавнего времени здесь обслуживались Ро-Ро суда, дважды в неделю совершавшие рейсы в Пассау (Германия). В настоящее время объем ролкерных грузоперевозок существенно сократился и рейсы стали нерегулярными.

### Иллюстрация 31: Ро-Ро терминал порта Русе-Восток



Источник: Портовый комплекс Русе JSCo

Грузооборот в Русе превысил 1 млн т в 2010 г., и состоял на 77% из наливного и навалочного грузов, со значительным дисбалансом между импортом (76% общего грузооборота) и экспортом (24%). Импортный уголь (из Украины) перерабатывается для тепловой электростанции Изток в Русе, и хотя этот показатель снижается, он все еще составляет 25% общего грузооборота. В последние годы отмечалось существенное падение объемов перевозки вследствие неблагоприятных условий для навигации по реке: так, перевозчики зерна перевели свои грузоперевозки в Варну с речного на железнодорожный транспорт.

Как и все остальные порты на Дунае Русе прилагает усилия, чтобы как увеличить, так и разнообразить свой грузооборот, сосредоточив внимание на работе с грузами, добавляющими стоимость, такими как Ро-Ро и контейнерными. Некоторые положительные результаты могли бы быть уже достигнуты благодаря пищевой перерабатывающей промышленности, широко представленной в провинции Русе, ввиду импорта зерна из Венгрии, который позже реэкспортируется (на грузовиках) в виде экстракта для Колы и Пепси-Колы, а также других базовых пищевых материалов.

В экономике Русе доминирует сектор легкой промышленности, который, помимо переработки пищевых продуктов, включает в себя, в местном масштабе, отрасли пошива одежды, текстильную, мебельную, отрасль производства строительного и

<sup>71</sup> Курсирование по маршруту было прекращено главным образом из-за решения украинских властей об изменении статуса Рени в качестве пункта пересечения границы. Обслуживавшие этот маршрут болгарские суда пребывают в должной готовности и, как сообщается, могут без задержки возобновить рейсы на этом маршруте в случае пересмотра властями своего решения.



электрооборудования и пр., каждая из которых производит товары, которые можно легко перевозить в контейнерах, но на сегодняшний день они по большей части транспортируются автотранспортом.

Развитие направлений контейнерных и Ро-Ро перевозок, без сомнения, приведет к тройному эффекту стимулирования перемещения грузопотоков с перевозок полностью автомобильных на преимущественно перевозки водным транспортом, повышения активности порта и, соответственно, использованию его сооружений, работающих не на полную мощность, и, наконец, что не менее важно, расширит географические горизонты для местного промышленного производства, давая возможность увеличить объемы экспорта.

План строительства интермодального терминала в Русе, предусматриваемый Стратегией развития системы транспорта Республики Болгария до 2020г, соответствует стратегии порта за исключением того, что предполагаемый терминал будет находится на/около сортировочной ж/д станции на некотором удалении от причала, тогда как в порту имеется свободный участок площадью 40 га.

Кроме того, Портовый комплекс Русе настаивает на том, что он уже функционирует в качестве центра логистики для поставщиков сельскохозяйственной техники и оборудования северной части Болгарии.

Портовый комплекс Русе пытался наладить сотрудничество с судоходными компаниями, но попытки пока не увенчались успехом по вышеозначенным причинам. Необходимо подчеркнуть, что контейнерные перевозки по Дунаю на участке Русе – Черное море, как и в случае любого другого болгарского речного порта, будут начинаться и заканчиваться в Констанце за счет Варны, ближайшего (и крупнейшего) болгарского контейнерного порта, за счет части объема, который сегодня вероятно перемещается автотранспортом в/из этого морского порта.

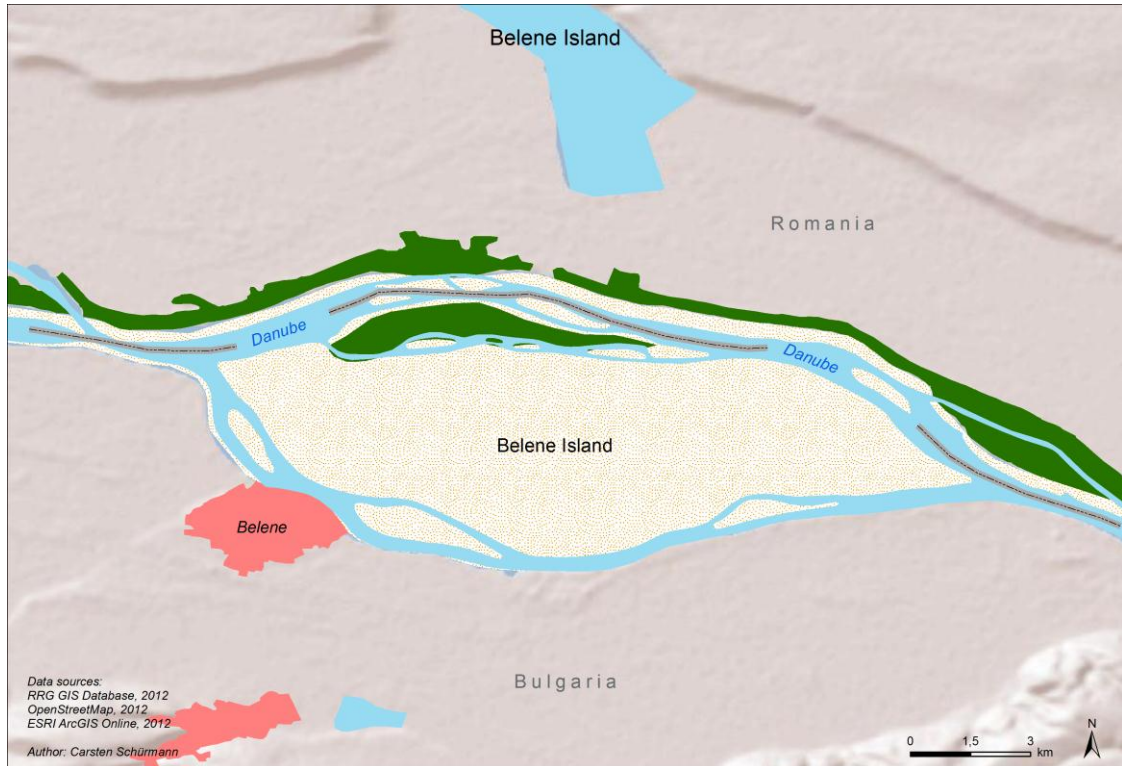
В то же время, порт добивается от властей Болгарии утверждения модернизации 223-километрового отрезка железнодорожных путей между Варной и Русе, (построенного самым первым в стране 140 лет назад) и дублирования его путями с шириной колеи российского стандарта, которые позволили бы быстрее перевозить товары в грузовых вагонах из России, Украины и других стран СНГ в Европу через VFC, Русе и по Дунаю.

### **5.1.2.2 Белене**

Остров Белене – бывший трудовой лагерь – это предлагаемое место расположения второй атомной электростанции, строившейся в 7 км к востоку от города, пока, в 1990г., строительство не прекратили из-за глубокого экономического кризиса, последовавшего за падением эпохи коммунизма в Болгарии.



**Иллюстрация 32: Остров Белене**



В настоящее время есть намерения заново начать строительство, в качестве замены для 3-го и 4-го реакторов на АЭС «Козлодуй» (расположенного вверх по течению Дуная около г. Оряхово), которое Болгария остановила, выполняя одно из условий членства в Евросоюзе.

Для этого там был построен соответствующий последнему слову техники, специальный порт для перевозки тяжеловесных и проектных грузов, принадлежащий Национальной энергетической компании и управляемый, в настоящее время, частным оператором.

В целом, порт занимает территорию в 28,800 м<sup>2</sup>, из которых 21,200 м<sup>2</sup> – это открытые склады.

Тяжелые объекты обслуживаются на пирсе для тяжеловесных грузов №2 козловыми кранами с максимальной грузоподъемностью до 480 тонн, а особо длинные грузы - на пирсе №1, оборудованного 1x16 тонн + 1x20 тонн портовыми кранами с максимальным радиусом действия в 30 м при полной мощности.



**Иллюстрация 33: Порт Белене – док для тяжеловесных грузов/выгрузка с корабля/погрузка на грузовики 3х электродвигателей/217 тонн**



Источник: Bon Marine Logistics Варна

Этот порт соединен с болгарской железнодорожной сетью и автодорогами, что позволяет легко перемещать грузы с кораблей на грузовики или поезда и наоборот. Он доступен как для барж/речных судов, так и для судов класса «река-море» (до 3,000 тонн брутто-регистрационного тоннажа, что делает возможной транспортировку грузов через Каспийское море без дополнительной перевалки)<sup>72</sup>.

Этот уникальный порт, расположенный на транспортном коридоре ТРАСЕКА, в последние годы использовался главным образом, для перевозки тяжеловесных грузов из Западной Европы и СНГ в Болгарию (200-тонные трансформаторы из Украины для электростанций в Мизии/Червен бряг, буровая туннелепроходческая машина, состоящая из 15 частей/757 тонн для строительства метро в Софии (фото ниже), 200-тонный трансформатор из АЭС «Козлодуй» в ТЭС «Марица Восток II» в южной Болгарии).

Очевидно, что порт Белене является конкурентом главной опоре ТРАСЕКА, то есть Центральному Кавказскому коридору, поскольку в этом порту грузы могут быть перевалены непосредственно на суда класса «река-море», идущие в Каспийское море через Волго - Донский комплекс. В то же время, он может играть важную роль в качестве передаточной станции для тяжеловесных грузов, перевозимых из Европы в страны Кавказского региона.

---

<sup>72</sup> Имеющаяся осадка у дока для тяжеловесных грузов равна 6 м.



### Иллюстрация 34 и 35: Порт Белене – выгрузка с корабля буровой туннелепроходческой машины

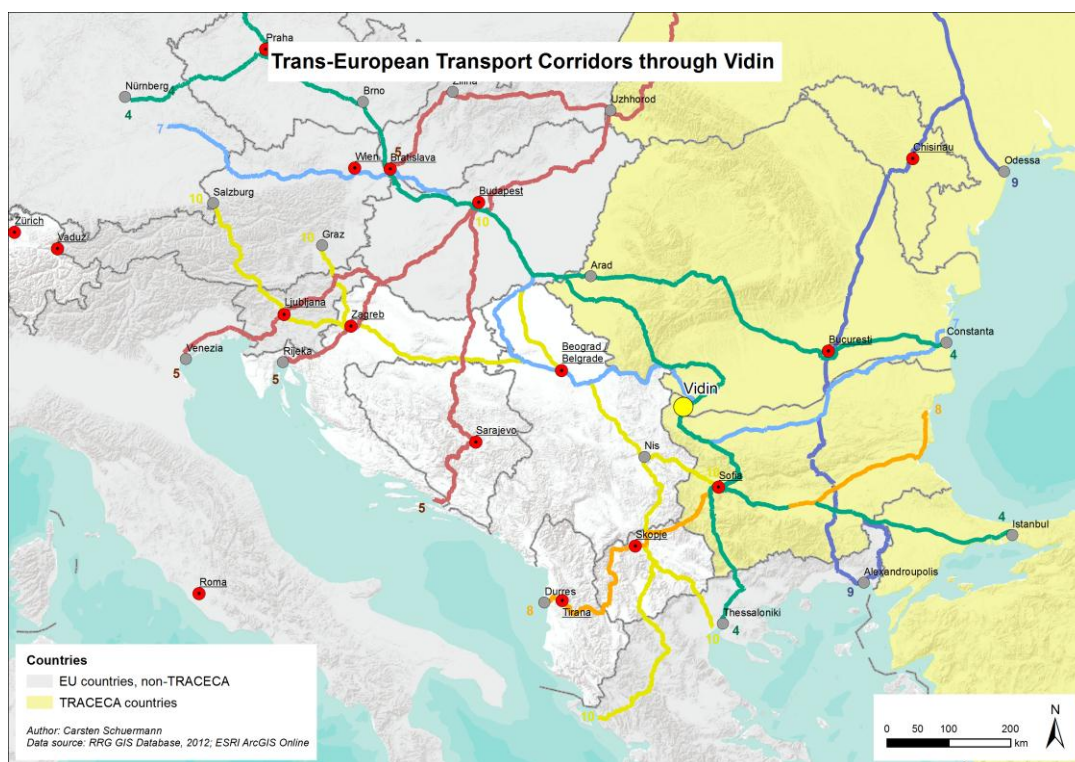


Источник: Bon Marine Logistics Варна

#### 5.1.2.3 Видин

Видин – это самый западный болгарский порт на Дунае.

#### Иллюстрация 36: Трансъевропейские транспортные коридоры, проходящие через Видин



Этот порт занял географически-стратегическую позицию на пересечении Панъевропейских транспортных коридоров IV и VII, предлагая самый короткий маршрут из Центральной Европы в средиземноморский регион в Северной Греции, а также с Черного моря в Центральную Европу.

Порт состоит из 4-х терминалов: 2-х государственных (Южный и Центральный) и 2-х частных (Видин Север, переданному с 2010 года по концессионному договору BRP





(Болгарское речное пароходство), и автомобильный паромный Ро-Ро терминал SOMAT–VIDIN).

Два последних будут рассмотрены ниже.

#### Автомобильный паромный терминал

SOMAT – это болгарская дочерняя компания ведущей немецкой компании грузовых автоперевозок Willy Betz. Принадлежащие ей 3 баржи и 4 катамарана для Ро-Ро грузов совершают регулярные рейсы из Русе и Видина в Пассау (Германия).

До 2010 года эта компания владела паромом «Sredets», рассчитанным на перевозку 70 грузовых автомобилей, который совершал регулярные рейсы из Бургаса в Потти (Грузия) и Новороссийск (Россия), перевозя, главным образом, грузовики Willy Betz из Европы в Кавказский регион, Иран, Россию и Центральную Азию. Но с двигателем судна возникли проблемы, и его пришлось списать. В связи с продолжающимся кризисом и сокращением объемов грузов, а также санкциями против Ирана и прекращением поставок в эту страну, было решено не заменять «Sredets» другим судном, и перевозки были прекращены.

В то время использование UkrFerry – NaviBulgar не рассматривалось из-за нерегулярности железнодорожных паромных переправ, а также недостаточности и непредсказуемости в отношении количества доступных мест на пароме для грузовых автомобилей.

На сегодняшний день грузооборот компании включает:

- груженые/порожние грузовые автомобили (Willy Betz и других компаний) в/из Пассау,
- новые автомобили марок Mercedes и BMW из Германии в Турцию,
- автомобили марки Dacia (перевозимые из Румынии) в Пассау (который стал для румынского автопроизводителя западноевропейским центром хранения и распределения);
- оборудование для общественных работ, краны и другая строительная техника (Hyundai, Liebherr) из Европы;
- автомобили марки Hyundai из Турции в Западную Европу;
- комбайны/уборочные машины в Болгарию из Западной Европы;
- лопасти и другое оборудование для ветряных мельниц, которое производит Vestas, экспортируемое из Дании через Пассау на низкорамных прицепах в Видин и в Русе<sup>73</sup>,
- и негабаритные грузы, перевозимые на турецких низкорамных грузовиках в Германию.

Грузооборот несбалансирован, экспорт из Болгарии намного превышает импорт.

Willy Betz / SOMAT, занимаясь эксплуатацией своего флота и своих терминалов, управляет всей логистической цепочкой поставок грузов, перевозимых компанией, обеспечивая, по имеющимся данным, очень эффективное обслуживание своих клиентов.

---

<sup>73</sup> Местные автопроизводители, Ford и Dacia, использующие баржи и катамараны для перевозки своих автомобилей, также инвестируют в энергию ветра.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Их терминал в Видине, расположенный на 792,7 км Дуная, состоит из 2-х зон, занимающих в целом 68,000 м<sup>2</sup>. Вся территория заасфальтирована.

### А – Порт

Причал, а фактически рампа Ро-Ро, имеет ширину 130 м и допускает швартовку и эксплуатацию одновременно двух судов (одной баржи и одного катамарана). Вся территория охраняется и окружена высоким забором с электронной системой сигнализации. На открытой площадке, прилегающей к причалу, можно держать 2,000 машин. Таможня находится внутри портового здания, где, кроме того, размещается офис службы паспортно-визового пограничного контроля.

### Иллюстрация 37: Погрузка новых автомобилей на баржу



Источник: BRP

Баржи, принадлежащие BRP, имеют по 3 палубы только для автомобилей. Обычно в конвой входят 2 баржи и 1 буксир-толкач. Катамараны, принадлежащие SOMAT, имеют по 2 палубы, одна для автомобилей и главная палуба для грузовиков и прицепов. Осадка катамаранов всего 1,3 м, в силу чего у них нет проблем с судоходством, даже когда уровень воды исключительно низок.

### В – База для грузового автотранспорта

Офисы, мастерские, парковочные площадки, склады, магазины запчастей для грузовиков, удобства для водителей (включая гостиницу) и другие местные сооружения расположены на расстоянии нескольких метров, через дорогу E79, ведущую из города Видин в Видин Север.



### Иллюстрация 38: Загрузка катамарана на автомобильном паромном терминале Видина в направлении Пассау



Источник: Порт Видин EOOD

На данном терминале SOMAT содержит и обслуживает 280 грузовиков, 500 стандартных прицепов и 98 специальных грузовиков для перевозки автомобилей.

В компании работают 27 сотрудников администрации и более 300 водителей, механики гаража, техники, работники складов, портовые грузчики и т.д. Willy Betz является главным клиентом, но SOMAT также обслуживает и другие автотранспортные компании и отдельных перевозчиков грузов.

Видин служит диспетчерским центром для грузоперевозок между Европой, Турцией, Средним Востоком (Ирак и, ранее, Иран) и Центральной Азией<sup>74</sup> (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан).

Например, компания привозит из Турции и складировает автомобили марки Hyundai, которые она перераспределяет и развозит на своих грузовиках во все страны балканского региона.

Его значительный потенциал кроется в особенности и организации терминала, а также его географическом положении.

Со строительством второго моста через Дунай, связывающего Видин (Болгария) и Калафат (Румыния) всего в одном километре к северу от терминала SOMAT одновременно ведутся работы над авто- и железнодорожной инфраструктурой (модернизация железнодорожной линии Видин – София, строительство автомагистралей А5 «Люлин» из Софии в Перник и А6 «Струма» из Перника в Кулату на границе с Грецией), что дает исключительную возможность увеличить объем грузооборота, обслуживаемого на базе компании SOMAT, которая уже предоставляет в одном единственном месте все профессиональные и бытовые услуги, которые обычно требуются водителям грузовиков.

<sup>74</sup> В 2011 г. Willy Betz/Somat выполнили не менее 7000 рейсов в Центральную Азию.



### **Видин Север**

Этот порт расположен между дамбой и Дунаем, соседствует с прилегающим автопаромным терминалом. Во время прилива или подъема воды река заливает вокруг территорию порта, проходит под береговым валом, сооруженным из земли, и затопливает ближайшие низменности. Река разрушает берег, она подмывает фундамент причальной стенки, и поэтому состояние причала постоянно находится под пристальным вниманием (гипсовые маркеры в верхней части причальной стенки были зацементированы, а также были установлены электронные маяки в швартовые тумбы для отслеживания смещений причальной стенки посредством GPS).

По этой причине портовая зона была построена на 10 м выше уровня воды вдоль своей 250-метровой причальной стенки/причала наклонного типа.

### **Иллюстрация 39: Мост «Новая Европа» Видин – Калафат**



В настоящее время основными видами грузов, обрабатываемых в порту Видин Север, являются навалочные и штучные (зерновые, гипс, древесина, уголь и т.д.). Порт оборудован рельсовым краном с максимальной грузоподъемностью 20 тонн. 2 железнодорожные линии вдоль причала делают возможным размещение вдоль причала одновременно 2 x 14 ж/д вагонов-хопперов зерновозов для загрузки зерна. Железнодорожная станция расположена в 10 км от Видин Север.

Кроме того, в порту есть небольшой терминал Ро-Ро для паромной переправы Видин – Калафат, управляемый с 2010 по 2013гг. Болгарской компанией речного пароходства (BRP). 4 судна (2 x 6 и 2 x 16 TIR работающие в парах) совершали рейсы только в дневное время в соответствии с регулярным расписанием, достигая объема в 75 тыс. TIR в год. С открытием моста курсирование судов по маршруту прекратилось и они были переведены на маршрут BRP Никополь – Турну-Мэгуреле.

### **Иллюстрация 40: Паром BRP**



Источник: BRP



### **Обработка ролкерных грузов**

Обслуживание производится через короткий железнодорожный мост, ранее использовавшийся железнодорожной переправой. Взвешивание грузовиков происходит при помощи механических и электронных весов.

В порту есть свободная зона.

В июне 2010 года терминал Видин Север был передан компании BRP по договору концессии сроком на 35 лет. В соответствии с договором по развитию и модернизации порта в течение первых четырех лет BRP должна инвестировать около 8 млн евро<sup>75</sup>.

BRP, которая хочет превратить терминал в универсальный порт и фокусируется на развитии контейнерного направления, разработала Генеральный план.

### **Иллюстрация 41: Дизайн будущей планировки терминала Видин Север**



Источник: BRP

По расчетам BRP Видин мог бы стать ключевым портом «хабом» для контейнеров, перевозимых между Констанцей, Софией, западной частью Болгарии, Северной Грецией (Салоники), Сербией, Македонией и, безусловно, регионов, расположенных вверх по Дунаю.

На фоне множества трудностей вследствие текущей ситуации в Греции BRP приступила к переговорам с администрацией порта Салоники и сумела заинтересовать крупнейшего китайского трансокеанского перевозчика COSCO. Рейсы из Видина в страны Центральной Европы будут выполняться раз в четыре дня. В настоящее время проект приостановлен.

Кроме того, Генеральный план предусматривает строительство нового зернового терминала для перевозки болгарского и венгерского экспорта через Грецию, по более короткому, чем традиционный (через Констанцу), маршруту, на потребительские рынки регионов, расположенные вокруг Средиземного моря и на Ближнем Востоке.

---

<sup>75</sup> В декабре 2012г. ТЭЦ Свилоза (Свиштов) заключила договор концессии на эксплуатацию портового терминала Видин-Южный с BRP и другими компаниями. По условиям тендера, необходимые инвестиции должны составить не менее 3,12 млн евро в течение 35-летнего срока концессии, из которых как минимум 2,6 млн евро должны быть инвестированы в течение первых 10 лет.



И наконец, BRP рассчитывает выступить в роли оператора железнодорожных перевозок в отношении доставки упомянутого выше зерна из Видина в Греческие порты и развития перевозок Ро-Ла (Ro-La services) между Видином, Грецией и Турцией.

Для обслуживания тяжеловесных и проектных грузов, а также контейнеров, было построено два 70-тонный рельсовый кран. Кроме того, запланировано строительство дополнительного 250-метрового причала.

Близость расположения друг к другу терминалов Видин Север и SOMAT и взаимодополняемость их деятельности, тесные связи с Македонией, Сербией, Западной Румынией, Софией и более удаленной Северной Грецией, и решение, принятое властями Болгарии, о создании в Видине мультимодального центра, представляют собой наиболее благоприятные условия для развития всего комплекса.

Для компании BRP быть речным фидером для крупных контейнерных линий, таких как ZIM, MSC и Naraq-Lloyd, является дополнительным ценным качеством для достижения ее цели – развить контейнерное направление деятельности в порту Видин Север.

Тем не менее, нерешенной задачей остается привлечение экспортных грузов для уравновешивания грузооборота. По имеющимся данным, сербские экспортеры, по неясным причинам, не соглашаются перевозить свои зерновые в контейнерах.

Между тем, в регионе Видина возможности ограничены: единственный значительный промышленный завод в окрестностях принадлежит украинской компании VIDA, производителю оборудования для детских спортивно-игровых площадок и зон отдыха, а также насосов для аквапарков. Привлечь экспорт из Западной Болгарии кажется довольно трудной задачей, учитывая расстояния (София расположена в 217 км или 4 ч. 15 мин. езды) и понятной привлекательности порта Салоники и даже Болгарских морских портов. Если не принимать во внимание зерновые из Центральной Европы, Западная Румыния кажется наиболее подходящим для обсуждения, рынком.

### **5.1.3 Молдова**

#### **5.1.3.1 Вступление**

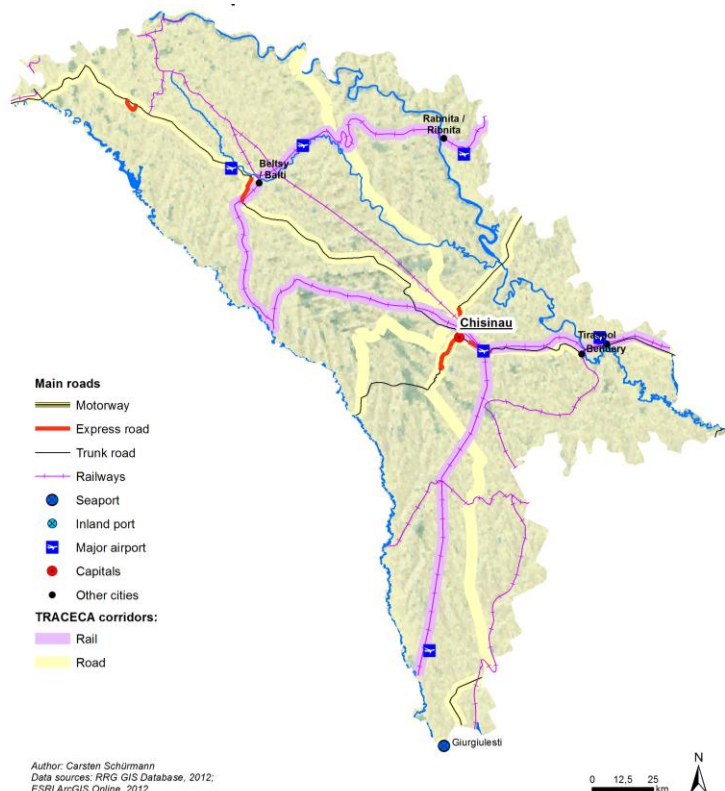
Молдова имеет сеть внутренних судоходных водных путей протяженностью 588 км, состоящую из 3 рек: Днестра, Прута и очень небольшого отрезка Дуная в устье реки Прут.

Днестр и Прут классифицируются как водные пути международного значения, согласно Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (принятому 19 января 1996г. в Женеве), ратифицированному Молдовой в декабре 1997 года. Были заключены двухсторонние соглашения с соседней Румынией в 2005 году, и в 2006 году с Украиной. Эти правовые документы позволяют эксплуатацию судов, управляемых транспортными агентствами Молдовы, с использованием водных путей Румынии и Украины.

В 2011 году Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры (МТДИ) завершило переговоры в отношении Транспортной главы Договора о сотрудничестве между ЕС и Молдовой и взяло обязательство относительно сроков достижения согласованности базовой правовой структуры транспортного сектора с законодательством ЕС. МТДИ детально разрабатывает новую политику транспорта морских и внутренних водных путей, а также соответствующую правовую структуру, нацеленную на внедрение стандартов ЕС в данном регионе. В настоящее время, МТДИ, учитывая гармонизацию нормативно-правовой базы и последующих мер по обеспечению ее соблюдения, требует лучшего понимания принципов правовой структуры Евросоюза в секторе морских и внутренних водных путей государственными служащими, ответственными за эти вопросы, и фокусирует свое внимание на этой проблеме.



### Иллюстрация 42: Транспортная инфраструктура в Молдове



В 2008 году правительство Молдовы определило основные направления стратегии для транспортировки на внутренних водных путях (Постановление №. 453 от 24.03.2008 об утверждении Концепции развития водного транспорта в Республике Молдова). Документ четко описывает состояние дел в индустрии перевозок внутренними водными путями, слабые стороны инфраструктуры, и предоставляет список мер, направленных на восстановление сектора, испытавшего серьезный спад с момента объявления независимости в 1991 году, тем более что важная часть сети внутренних водных путей расположена на самопровозглашенной территории Приднестровья, которую фактически Молдова контролировать не может.

Так как транспортировка грузов по внутренним водным путям до сих пор, по большей части, находится в распоряжении государственного сектора, план основывается на привлечении частных инвесторов путем создания благоприятных экономических условий.

В частности, это требует больших капитальных инвестиций в инфраструктуру для восстановления и модернизации гидротехнических сооружений, улучшения техники безопасности, приобретения судов и оборудования для сбора и утилизации отходов, реконструкции авто- и железнодорожных подъездов к портам, усовершенствования имеющихся причалов, перестройки портов и постройки новых причалов и терминалов, адаптированных к современной транспортной системе и средствам перевозок, таким как контейнеры, обновления существующего флота и списания судов, которые давно превысили срок службы и представляют угрозу для судоходства. Также, должна быть введена система страхования – третья сторона и правовая структура гражданской ответственности. Кроме того, специалисты из государственного и частного секторов должны пройти профессиональную подготовку.

Принимая во внимание, что мировой финансовый кризис ударил по Молдове особенно сильно, и она все еще далека от восстановления, ресурсы государственного бюджета





направлены на другие приоритетные задачи, и на осуществление данных мер потребуется время.

В июле 2012 г. после 20-летнего перерыва возобновлена навигация по реке Прут (разделяющая Молдову и Румынию). Это будет способствовать импорту материалов, необходимых для реконструкции и продления автодорог в южной части страны.

Около 200 тыс. леев (11 300 евро) было потрачено на расчистку участка Джурджулешты – Кагул. В настоящее время на участке протяженностью 83 км возможна навигация судов грузоподъемность до 600 т. К концу 2013г. планируется открыть навигацию вверх по течению до Леова-Унгенов. В заключение, и правительство страны, и ЕС признают, что в перевозках внутренними водными путями Молдовы есть еще одно специфическое и очень важное направление использования, в качестве основного средства общественного транспорта для социально уязвимых групп населения, проживающих в удаленных местностях. Поэтому, кажется логичным предположение, что улучшение пассажирских перевозок составит приоритетное направление развития сектора перевозок внутренними водными путями в ближайшем будущем.

### **5.1.3.2 Джурджулешты**

Молдова имеет пользу лишь от 300-метрового отрезка береговой линии Дуная, между границей с Румынией на западе и границей с Украиной на востоке. В советские времена в Молдове не было порта, поэтому страна имела выход на Черное море через украинские порты Одесса, Рени и Измаил.

Небольшие речные суда также могли добраться до местностей, расположенных недалеко от Кишинева (таких как город Унгены) по притоку реки Прут.

За годы, прошедшие после объявления независимости в 1991 году, Молдове стало крайне трудно продолжать вести торговлю через порты Украины. Затруднения, возникшие в отношении таможни и пересечения границы, а также из-за возросшие автотранспортные тарифы, привели страну к решению о необходимости иметь собственный порт на Дунае.

С конца 1990-х годов идея строительства речного порта в Джурджулештах, в 72,2 морских милях от устья Дуная и 226 км от столицы Кишинева поддерживалась ЕС через ЕБРР.

Управление портом осуществляется государственной компанией Международный Свободный порт Джурджулешты (GIFP), а его эксплуатация – частной компанией Danube Logistics (DL), совместным предприятием компании из Нидерландов и ЕБРР.

Территория порта охватывает сушу площадью 120 га, из которой 64 га отведены под будущую промышленную деятельность.

Из-за его расположения на изгибе Дуная в порту Джурджулешты постоянно требуется проводить работы по углублению фарватера (уровень воды в августе 2013 достиг всего 2 м). Дноуглубительные работы также проводятся ближе к устью реки Прут для того, чтобы растянуть крохотную береговую линию насколько возможно<sup>76</sup>.

Порт имеет авто- и железнодорожное сообщение с Румынией по двум расположенным рядом мостам через реку Прут. Также порт имеет железнодорожное и несколько автодорожных сообщений с Кишиневом; все они находятся в довольно плачевном

---

<sup>76</sup> Министерство транспорта готовит законодательные изменения для уточнения ряда регуляторных вопросов в судоходной отрасли и их согласования с международными и европейскими правилами, один из которых касается ответственности (в т. ч. финансовой) сторон за проведение дноуглубительных работ.





состоянии. Однако эта ситуация стремительно развивается благодаря разнообразным проектам реконструкции автодорог, финансируемым ЕС.

Реконструкцию и модернизацию автомагистрали М3 (включая объездные дороги вокруг деревень) планируется завершить к 2015-2016 году, а работы по реконструкции ж/д линии начались несколько лет назад<sup>77</sup>. В сентябре 2013г. завершилась реконструкция ж/д линии Джурджулешты – Кагул, что позволило запустить еженедельный контейнерный блок-поезд между портом и столицей.

Порт фактически не начинал осуществление деятельности до 2006 года, пока частные инвесторы не построили нефтяной терминал, который был открыт в сентябре 2007 года и в настоящее время достаточно успешно функционирует, имея технические условия и оборудование для обеспечения безопасности высокого стандарта (порт принимает танкеры, перевозящие нефть из различных отправных пунктов, включая Туркменистан, через Волго-Донский комплекс). Допустимая осадка равна 7 м, что позволяет обслуживать суда дедвейтом до 12000 тонн.

#### Иллюстрация 43: Географическое положение Джурджулешты



Для хранения бензина, дизельного топлива и газойля предусмотрены 8 резервуаров (4 из которых с плавающей крышей) общей вместимостью 63,600 кубометров. Внутренние перевозки осуществляются грузовиками.

Следом за нефтяным терминалом в сентябре 2009 года был открыт зерновой терминал, имеющий авто- и железнодорожные подъездные пути. Вместимость хранилища для кукурузы, семян подсолнечника, пшеницы и ячменя составляет 50 тыс. тонн. Причал с осадкой 5 м может принимать суда дедвейтом до 5000 тонн.

<sup>77</sup> Сформированное в марте 2013г. правительство решило полностью реформировать ГП «Железная дорога Молдовы» (смена руководства, разделение инфраструктуры и функции эксплуатации, разделение направлений грузовых и пассажирских перевозок, внедрение системы электронного учета в соответствии с международными стандартами, решение вопроса избыточной численности персонала при финансовой помощи ЕС в виде гранта на 5 млн евро и т. д.).



## Логистические процессы и морские магистрали II

В 2010 году был введен в эксплуатацию сухогрузный терминал со складской площадкой площадью 4 га для переработки щебня, шлака и нефтяного кокса, в основном, предназначенного для цементной фабрики Lafarge в городе Резина. Суда разгружаются плавучим краном на причале с осадкой 5 м.

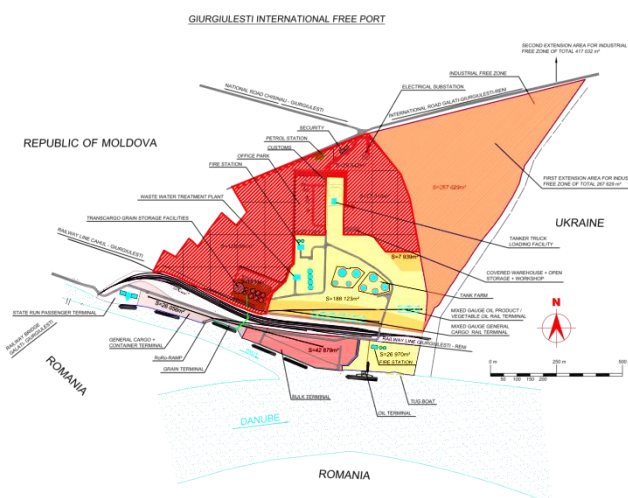
В ноябре 2011 года был открыт терминал для перевозок растительного масла, состоящий из 2 резервуаров общей емкостью 6,000 тонн, а в январе 2012 года – терминал для перевозки контейнеров и генеральных грузов с открытой складской зоной площадью 2 га. Терминал оборудован 48 розетками для контейнеров-холодильников, мобильным краном грузоподъемностью 70 т и штабелером.

### Иллюстрация 44: Торжественное открытие зернового терминала



В настоящее время строится железнодорожный терминал с разноколейными путями, включающий складскую площадку площадью 1,5 га и сооружение для загрузки зерновых контейнеров. Это позволит соединить Джурджулешты с железнодорожными сетями как ЕС, так и СНГ.

### Иллюстрация 45: Генеральный план Международного свободного порта Джурджулешты (GIFP)



После достижения соглашения с MSC-DL были запущены еженедельные фидерные контейнерные перевозки в/из Стамбула. Цель состояла в замещении чрезмерно



затратных контейнерных перевозок, осуществляемых в настоящее время через порты Одесского региона (объем которых в 2010 году был примерно оценен в 15000 TEU на всю Молдову).

Из-за сезонных колебаний объема грузоперевозок (и слишком большого размера судов) этот маршрут оказался экономически невыгодным и был заменен обслуживаемым баржами маршрутом по Дунаю в Констанцу. Чинимые румынской таможней препоны в итоге вынудили DL возобновить прямой маршрут Джурджулешты – Констанца по Сулинскому каналу и Черному морю, рейсы по которому совершало судно гораздо меньше того, что ранее выполняло рейсы в Стамбул.

Эта стратегия в итоге себя оправдала. DL сумела привлечь грузопотоки всех остальных основных трансокеанских перевозчиков. Использование рейсов DL в качестве фидерных маршрутов в Молдову (вместо традиционного маршрута через украинские порты) позволило сократить время и расходы молдавским импортерам и экспортерам.

В марте 2013 года стартовал маршрут из Джурджулешт в Южный контейнерный терминал Констанцы, рейсы по которому совершаются дважды в неделю судном вместимостью 80 TEU. К концу июня в GIFP было обработано 2340 TEU, что свидетельствует о приросте 200% в сравнении с аналогичным периодом 2012г. В сентябре 2013г. тоннажность судов снова возросла, чтобы обеспечить перевозку 240 TEU в неделю.

**Иллюстрация 46: Обслуживающее фидерный маршрут судно DL «Lady Didem» в Сулине**



Джурджулешты имеет выгодный статус свободной экономической зоны до 2030 г., позволяющий предпринимать любые виды деятельности, обычно осуществляемые внутри страны, в отличие от обычных свободных зон, которые традиционно предназначены для импортно-экспортной деятельности.



## Логистические процессы и морские магистрали II

Вследствие развития GIFP, в украинских портах городов Рени и Измаил, расположенных на Дунае, снизился грузооборот, что демонстрирует недостаток взаимодействия между двумя пограничными странами ТРАСЕКА.

В настоящее время, порт Джурджулешты, в основном, не сотрудничает с другими дунайскими портами, за исключением пассажирских перевозок, его коммерческая деятельность сфокусирована на черноморском регионе.

Данные по грузообороту порта представлены в Приложении 9.

### Доступ к Черному морю

Между портом Джурджулешты и Черным морем корабли могут воспользоваться либо Сулинским каналом, либо северным ответвлением Дуная, образующим границу между Румынией и Украиной.

Последний вариант менее дорогой в отношении сборов за проход через канал, но здесь мельче (всего 3-4 м против 6-7 м в Сулинском канале), и этот путь несколько длиннее, а также здесь часто возникают затруднения с украинскими властями, отвечающими за судоходство и пограничный контроль.

Иллюстрация 47: Дельта Дуная



Поэтому Сулинский канал должен быть предпочтительным выходом к Черному морю, тем более что с помощью ЕС недавно была осуществлена программа по восстановлению этого канала, в рамках которой были убраны обломки кораблей, устранены отмели, укреплены берега и модернизированы средства навигационного ограждения<sup>78</sup>.

<sup>78</sup> Переговоры, проведенные в октябре 2011 года с румынскими властями, подтвердили, что Сулинский канал теперь в хорошем для судоходства состоянии. Тем не менее, были зафиксированы некоторые дефекты в противопаводковых дамбах, которые создают риск затопления населенных территорий на обоих берегах канала



## 5.1.4 Украина

### 5.1.4.1 Вступление

«Транспортная стратегия Украины на период до 2020 года» описывает несколько очень общих мер для улучшения условий судоходства и ведения деятельности на внутренних водных путях. Единственная, специально отнесенная на счет Дуная мера – это завершение углубления фарватера глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море.

В ноябре 2010 года Комитет по экономическим реформам при Президенте Украины представил несколько проектов, соответствующих государственному статусу. 11 из них были обозначены как приоритетные.

Один из этих проектов – «Развитие Дунайского коридора», включает в себя следующие составляющие:

A – Реализация второй фазы проекта стоимостью 543,5 млн гривен (эквивалентно 50,23 млн евро) «Глубоководный судоходный ход (ГСХ) р. Дунай – Черное море»<sup>79</sup>

Иллюстрация 48: Украинская часть Дельты Дуная



Первая фаза, одобренная Кабинетом министров Украины в 2004 году, была завершена в 2007г. Вторая фаза была одобрена в 2007 году, но ее реализация с тех пор несколько раз откладывалась из-за вновь возникающих международных экологических опасений в отношении данного проекта. Обстоятельный отчет, названный «Устойчивое судоходство в Украине: альтернативные судоходные пути в украинской дельте Дуная и за ее пределами – сентябрь 2009», составленный по заказу Всемирного фонда природы

<sup>79</sup> Хорошо известно как «Канал Быстрое».



(WWF), резюмирует риски и угрозу для находящегося под защитой Дунайского биосферного заповедника, связанные с Проектом на русле Быстром, и дает детализированный список семи хорошо обоснованных альтернатив (см. также Приложение 1).

Головной организацией в этом проекте является государственное предприятие «Дельта - Лоцман»<sup>80</sup>. Основные установленные цели и задачи проекта:

- предотвращение дальнейшего искусственного гидрологического изменения реки Дунай в украинской части ее дельты,
- решение социально-экономических проблем и развитие районов экономического бедствия Одесского области (Измаильский, Килийский и Болградский районы)<sup>81</sup>,
- создание условий для модернизации и строительства объектов транспортной инфраструктуры на канале ГСХ (судоремонтные предприятия, поставки судового оборудования и материалов, туризм и прочее).

Общая протяженность канала 172,36 км. Работы, которые уже выполнены, а также те, которые еще должны быть проведены, включают:

- углубление фарватера для обеспечения глубины морского канала 8,13 м, осадки 5,85 м и ширины 85 м (1-ая фаза), а затем глубины 9,52-10,2 м, осадки 7,2 м и ширины канала 100 м (2-ая фаза)<sup>82</sup>,
- строительство дамбы длиной 2,73 км (1-ая фаза) на морском подходе канала для его защиты от дрейфовых течений во время северных и северо-восточных штормов и от размывания склонов волнами, и для обеспечения безопасного входа кораблей из моря в канал, когда дуют сильные ветра в осенне-зимний период,
- строительство направляющей дамбы (в части русла реки, расположенной между Килийским устьем и устьем Быстрое) запланировано на 2-ую фазу для стабилизации водного потока из устья Быстрое и его защиты от донных отложений и размыва берегов,
- отсыпка грунта во время строительства морского подходного канала на протяжении обеих фаз для складирования его, извлеченного при углублении фарватера,
- отвал грунта со дна канала и берега,
- поставка судоводного оборудования.

---

<sup>80</sup> Эта компания, подчиняющаяся министерству инфраструктуры, имеет монополию на проводку судов и услуги VTMS во всех украинских речных портах и портах смешанного типа «река - море».

<sup>81</sup> Углубление фарватера позволит более крупным судам доходить до Рени и Измаила через Канал Быстрое по более низкой цене, чем через Сулинский канал. Более того, проход судов по Каналу Быстрое осуществляется как вверх, так и вниз по течению одновременно, а также возможен ночью, в то время как Сулинский канал позволяет судам двигаться только в одном направлении и только в дневное время.

<sup>82</sup> Кроме того, ожидается, что углубление фарватера поможет смягчить последствия наводнений, случающихся, когда лед на Дунае тает в начале весны, разрушая дороги и смывая железнодорожные пути.



**Иллюстрация 49: Вход в Канал Быстрое**



Источник: Дельта-Лоцман

*B – Модернизация дороги Одесса-Рени через Измаил и реконструкция трассы E58 из Одессы в Новоазовск<sup>83</sup>.*

*C – Строительство железнодорожных путей между Измаилом и Рени в обход территории Молдовы.*

*D – Строительство аванпорта на входе в украинскую часть водного пути Дуная для осуществления перевалочных работ в целях увеличения объемов грузов, обслуживаемых в портах Рени и Измаила.*

*E – Реконструкция портов Рени и Измаила для усовершенствования их погрузочно-разгрузочных сооружений.*

Учитывая, что выделение фондов из украинского госбюджета на эти инфраструктурные работы не предусмотрено, проект «Развитие Дунайского коридора» остается амбициозной, но, в большей степени, гипотетической идеей. Например, восстановление дороги Одесса – Рени запланировано осуществить по концессионной схеме. Однако закон о концессии еще не был принят, более того не был составлен и его проект.

Для достижения этих крайне необходимых целей, выставленных инициаторами проекта, потребуется международная финансовая помощь, а соответственно и участие Международных финансовых институтов (IFIs), доноров и Евросоюза. Ключевым фигурам на государственном и региональном уровнях (Кабинету министров, Министерству инфраструктуры, Одесскому областному совету и районным администрациям) также необходимо выработать согласованный подход, которого, по- видимому, в настоящее время нет.

#### **5.1.4.2 Измаил**

Государственный порт города Измаил расположен на левом берегу Дуная, между 85-ым км и 94-ым км, у соединения границ Украины, Румынии и Молдовы и на пересечении Панъевропейских транспортных коридоров VII и IX.

<sup>83</sup> Трасса E58 проходит через Украину, вокруг Черного моря и далее в Россию.



### Иллюстрация 50: Положение Измаила на р.Дунай



Источник: Измаильский порт

Главным образом, порт обслуживает навалочные грузы (железорудный концентрат, железорудные окатыши, уголь, кокс, удобрения, химикаты, зерновые, черные и цветные металлы) и штучные грузы, упакованные в мешки, кейсы, эластичные контейнеры, или неупакованные (древесная масса, пиломатериалы, металлолом, стальные и бумажные изделия), перевозимые в/из порта по железнодорожным, морским и речным водным путям из/в Украину, а также в/из зарубежных пунктов назначения (из России в Австрию)<sup>84</sup>. В отличие от других портов, расположенных вокруг Черного моря, также обслуживающих грязные навалочные грузы, портовая территория содержится в идеальном порядке и чистоте.

Причалы и расположенные в тылу хранилища открытого типа оборудованы стандартными портовыми кранами, произведенными в Восточной Германии, которые можно увидеть во всех бывших советских портах («Ganz» – грузоподъемность 5 тонн, «Albatros» и «Albrecht» – 10 тонн, «Falcon» – 16/20 тонн и «Condor» – 32/40 тонн). Порт разделен на 3 неспециализированных терминала (ППК 1, 2 и 3 с соответствующей длиной причальной линии 908,6, 860 и 1134 м). На участке обработки грузов ППК 2 была оборудована открытая площадка в 10500 м<sup>2</sup> для обработки контейнеров. Она вмещает 416 TEU. Возведены необходимые инфраструктурные объекты, а персонал прошел подготовку в отношении соответствующих таможенных процедур и требований. Объект был введен в эксплуатацию 28 августа 2013г.

Развитию порта препятствуют различные технические факторы:

<sup>84</sup> Железная руда из региона города Полтава и уголь из Донбасса перевозятся в Измаил только по железной дороге, так как грузоотправители находят этот способ более дешевым, быстрым и легким, чем транспортировка по Днепру.





## Логистические процессы и морские магистрали II

- однокорейная железная дорога имеет пропускную способность 300 вагонов в день, что составляет максимальный грузооборот 6,5 млн тонн в год,
- автодорога с двумя полосами движения протяженностью 241 км из Одессы в Измаил имеет очень упрощенную конструкцию, пересекает несколько деревень и небольших сел, и, в целом, находится в довольно плохом состоянии,
- осадка ограничена на причалах ППК-2 и в заводи у ППК-3 для приема и обслуживания судов смешанного типа «река-море». Тем не менее, порт близок к подписанию контракта на углубление дна на 100000 м<sup>3</sup> у причалов этих двух терминалов,
- осадка судов, заходящих в порт, также ограничена глубиной Канала Быстрое (5,85 м).

С коммерческой точки зрения порт Измаил испытывает серьезную конкуренцию со стороны румынских морских и речных портов (Констанца, Джурджу, Галац, Браила, Тулча). Процветающий порт Джурджулешты также перетянул значительные объемы зерновых и удобрений. Клиенты отмечают, что портовые сборы с кораблей (установленные Министерством инфраструктуры) в Измаиле и других дунайских портах Украины в 2-3 раза выше, чем в конкурирующих иностранных портах. То же относится и к тарифам на стивидорные работы, которые для определенных товаров могут быть выше в 5 раз.

Впрочем, недавно украинские власти инициировали либерализацию стивидорных тарифов. Согласно Закону Украины «О морских портах» 2012г., тарифы на обработку грузов устанавливаются по взаимному согласию оператора терминала, который оказывает услуги, и клиентом, который заказывает услуги, т. е. *де-юре* устанавливается свободный тариф.

В рамках структурных реформ портовой отрасли министерство инфраструктуры, являясь государственным органом, который управляет портовой инфраструктурой Украины, обнародовало новые правила, согласно которым прекращалось государственное регулирование тарифов на обработку грузов в речных портах и в 18 государственных морских коммерческих портах.

Однако министерству следует проявлять осторожность, чтобы меры по дерегуляции не привели к нездоровой конкуренции, породив серьезные социально-экономические проблемы, а также решить вопрос специализации речных портов и терминалов, аналогично тому как оно решило его с морскими портами. Так, задача сохранения двух портов в Измаиле и Рени, расположенных в нескольких десятках километров друг от друга и сражающихся за одни и те же грузопотоки, становится все более сложной: с окончанием второй фазы строительства канала Быстрое Измаил сможет непосредственно принимать большие суда, которые сегодня заходят в Рени по Сулинскому каналу. Вместе с тем, если и когда будут наконец построены автодорога и ж/д ветка Измаил – Рени, то Рени сможет принимать грузы для отправки вверх по Дунаю, которые ныне более удобно отправлять из Измаила.



### Иллюстрация 51: Причалы и терминалы порта Измаил



Источник: Измаильский порт

Проектная пропускная способность Измаила составляет 8,5 млн тонн. После резкого падения в конце 90-х гг. грузооборот не восстановился, достигнув 2,873 млн тонн в 1999 году и 6,881 млн тонн в 2008 году и снизился до 2,907 млн тонн в 2012 (железная руда составляет примерно 44%, а уголь и кокс 50% общего грузооборота).

### Иллюстрация 52: Разгрузка окатышей на ППК-2



Источник: Порт Измаил

В настоящее время порт сфокусировал свое внимание на удержании объема грузов, которые он обрабатывает, с учетом того, что все порты Приморского Дуная в основном зависят от ограниченного количества товаров и соревнуются между собой больше обычного за их привлечение во времена кризиса.



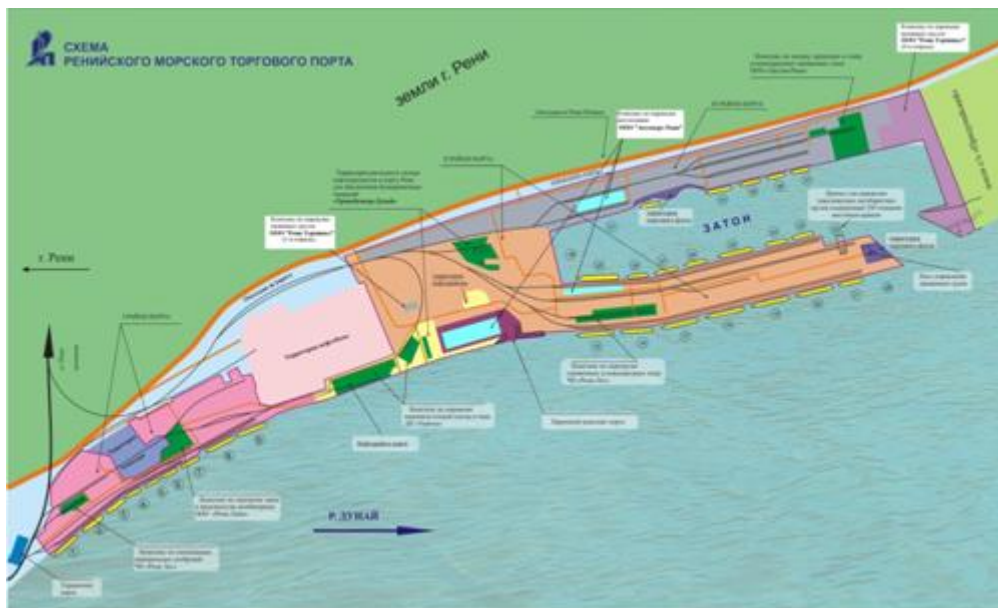
Измаил хотел бы возобновить контейнерные перевозки, используя свой опыт в заполнении тары зерном, пакетированными удобрениями<sup>85</sup> и другими навалочными и упакованными грузами. По расчетам управления порта, он мог бы обслуживать 400-450 TEU в неделю (погрузочно-разгрузочная норма порта 120 контейнеров в день).

И наконец, Кабинет министров Украины принял решение открыть паромную переправу между Измаилом (за пределами территории порта и не под его контролем) и Тулчей с годовой пропускной способностью 44000 легковых и грузовых автомобилей. Планами предусмотрено строительство моста, который в будущем заменит переправу. Начальный капитал составляет 9 млн евро. Все подготовительные работы уже выполнены, и документация для реализации уже готова.

### 5.1.4.3 Рени

Порт Рени расположен между 66,7 и 69,3 милями, в 63 милях от устья. Судходство в Рени открыто круглогодично. Глубина у пирсов достигает 7,5 м, что позволяет обслуживать любые типы судов, работающих на Дунае. Протяженность причалов составляет 3611 м, а крановое оборудование такое же, как в Измаиле. В дополнение, Рени может похвастаться мостовым краном для тяжеловесных грузов в затоне на причале №22 максимальной грузоподъемностью 250 тонн.

#### Иллюстрация 53: План порта Рени



Источник: Порт Рени

Нефть и жидкие химикаты (перевозимые с Кавказа через порты Грузии) обслуживаются на специальном терминале, расположенном в затоне, с резервуарами емкостью 60000 тонн и ежегодной пропускной способностью 1,5 млн тонн.

Ро-Ро терминал и прилегающая открытая парковка площадью 19,150 м<sup>2</sup> более не используются, с тех пор, как несколько лет назад линия Русе-Рени прекратила свое функционирование.

<sup>85</sup> В будущем порт планирует получать навалочные минеральные удобрения (из Беларуси, России и Украины) и пробрести оборудование для их упаковки в порту.



**Иллюстрация 54: Порт Рени (Слева – затон, справа – Дунай)**



Проектная пропускная способность Рени составляет 14,5 млн тонн. Максимальный грузооборот в 10,5 млн тонн был достигнут в 1989 году. После развала Советского Союза и кризиса в Югославии грузооборот упал до менее чем 2 млн тонн в конце 90-х гг. С тех пор он постепенно увеличивался, достигнув 3,448 млн тонн в 2008 году и опять снизился до 1,062 млн тонн в 2012 году.

Навалочные грузы составляют 93% общего грузооборота (железная руда – более 30%, уголь – более 20%, кукуруза – около 15%, удобрения – 15% и жидкие грузы от 10 до 15%). Почти 85% грузооборота порта – это транзитные грузы.

Единственное железнодорожное сообщение с Рени проходит через Молдову (участок более 292 км), это означает, что порт в большой степени зависит от тарифной политики, которой придерживаются Молдавские железные дороги. Более того, ситуация ухудшается на период напряженных отношений между властями Молдовы и Приднестровья, что в 2006 году, к примеру, привело к перебоям доставки грузов в Рени с марта по сентябрь, и вследствие этого, к введению дополнительной пошлины (до 1,5 доллара США за тонну) за проезд через Приднестровье<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> Как сообщается, на долю Рени приходится 60% суммарного объема грузоперевозок Молдавской железной дороги. В январе 2012 г. *власти Молдавии* объявили о планах строительства ж/д ветки Маркулешты – Сороки (55 км) в обход Приднестровья, которая сократит маршрут в Украину примерно в половину (235 км). ЕС, ЕБРР и ЕИБ было подано предложение об участии в этом проекте стоимостью 70 млн евро. В настоящее время поезда, следующие транзитом через Молдову, прибывают в Унгены и, чтобы добраться до Винницы в Украине, вынуждены делать крюк в 450 км через Тирасполь и станцию Раздельная и наконец следуют по северной части Молдовы. Ветка Маркулешты – Сороки соединит Унгены, Фалешты, Бельцы, Маркулешты с Сороками и Ямполом (Украина).



### Иллюстрация 55: Порт Рени (Затон)



Кроме того, на объем грузооборота влияет переориентирование грузовых потоков в Украине и в России в/из портов, расположенных ближе к сталелитейным заводам и районам добычи полезных ископаемых, из-за меняющейся тарифной политики железнодорожных компаний и общего дефицита железнодорожных вагонов.

Таким образом, строительство прямого железнодорожного пути, соединяющего Рени с украинской сетью железных дорог через Измаил, является задачей первостепенной важности для выживания и будущего развития порта<sup>87</sup>.

В сложившейся ситуации порт старается сосредоточиться на грузопотоках, идущих через Дунай, таких как поставки зерновых из Венгрии в Грецию, металла из Австрии в Россию, угля и руд из Констанцы.

Порожние контейнеры перевозят на баржах из Констанцы через Сулинский канал в Специальную экономическую зону Рени, занимающую площадь 94,36 га, для загрузки молдавского зерна и переправляют обратно в Констанцу уже заполненными по тому же пути.

Рени также сотрудничает с молдавскими трейдерами зерном, которые, из-за низкого уровня воды, загружают баржи в Джурджулешты и посылают их в Рени для перевалки зерна на морские суда.

Планы развития порта включают:

- привлечение перевозок грузовым автотранспортом из/в страны Центральной и Западной Европы, а также возобновление обслуживания судов типа Ро-Ро с модернизацией (вопрос госфинансирования) существующих причала и ramпы для приема и обслуживания морских судов с малой осадкой класса Ро-8 (33 прицепа, 3/4 кормовая аппарель), таких как суда, принадлежащие КАСПАР, совершающие перевозки между Баку и Актау,
- возобновление Ро-Ро перевозок по Дунаю<sup>88</sup>,

<sup>87</sup> В настоящее время порт может осуществлять разгрузку 600 вагонов / загрузку 100 вагонов в день.



## Логистические процессы и морские магистрали II

- расширение направления контейнерных перевозок с использованием существующей инфраструктуры порта и технических средств для обслуживания судов типа «река-море» с контейнеровместимостью до 170 TEU,
- стимулирование развития Специальной экономической зоны, учрежденной на 30 лет в соответствии с обнародованным в 2000г. законом № 1605-III, которое привело бы к увеличению грузооборота порта и расширению ассортимента обслуживаемого товара. 5 инвестиционных проектов здесь уже реализованы (с использованием местного и иностранного финансирования):
  - Реконструкция существующего грузового комплекса для перевалки каменно-угольной смолы и других вязких жидких грузов (креозотовое масло, пиролизная смола, деготь и битум, бензол) с железнодорожных цистерн в танкеры («Укрчем»),
  - комплекс для переработки зерна и комбикормов с ж/д хопперов-зерновозов в баржи и лихтера, включая постройку дополнительных бункеров для хранения зерна («Рені-Лайн»),
  - Организация производства клееного бруса и паркета, а также обслуживания гранулированных удобрений (мочевина, аммофос, калий), включающего смешивание, обработку, упаковку в мешки и эластичные контейнеры, а также перевалку (ДП «РеніЛіс»),
  - Комплекс для погрузки, разгрузки и хранения сжиженных углеводородных газов в порту Рени (включая постройку специализированных речных барж для транспортировки сжиженных газов),
  - Реконструкция сооружений для осуществления бункеровочных операций (операции с дизтопливом и погрузка мазута, «Transbunker-Danube»).

В связи с текущим финансовым кризисом другие проекты пока не утверждены:

- «DunayAvtoReni»: создание сборочного конвейера для производства грузовиков большой и малой грузоподъемности,
- «DunayPromAhro»: строительство завода по переработке рапса,
- «НРҮК» KorInTeh»: строительство завода по переработке изношенных шин,
- «Oil Refayneri Group»: строительство терминала (включая насосную станцию резервуарного парка, бойлер, железнодорожный объездной путь) для перевалки растительного масла и биотоплива для экспорта на судах,
- «Avtologistika»: строительство вышеупомянутого Ро-Ро причала, комплекса специализированных терминала, таможенного склада и железнодорожной линии для перегрузки до 60000 новых автомобилей из ЕС в Украину, Россию и Центральную Азию.

Многое из сказанного об организации работы и административной структуре Измаила также применимо к Рени.

---

<sup>88</sup> Линейные перевозки Русе-Рени были запущены в 1993 году в ответ на трудности, с которыми сталкивались водители грузовиков при пересечении Болгарии и Румынии. В то время процесс получения транзитных виз был долгим и дорогостоящим. Таможенные процедуры были обременительными, а служащие таможни часто коррумпированы. Ситуация изменилась в связи с тем, что Болгария и Румыния в процессе вступления в ЕС предприняли в этом отношении необходимые шаги, а также в связи с их окончательным вступлением в ЕС в 2007 году, после чего линия прекратила функционирование.



## Логистические процессы и морские магистрали II

И все же, ключевым фактором, влияющим на деятельность порта Рени и его роль в транспортных коридорах, включая ТРАСЕКА, является наземный доступ к порту. Ситуация, сложившаяся с использованием железных дорог, уже была рассмотрена.

Что касается автомобильных дорог, часть автомагистрали М-15, идущей из Одессы и Рени в Бухарест, и автомагистраль Е-87, проходящая через Рени к границе с Молдовой, требуют только текущего технического обслуживания.

Тем не менее, техническое обслуживание 63-километрового отрезка (из общей протяженности 73 км) дороги национального значения Р-33 из Измаила в Рени не производилось годами.

Тем не менее, некоторые местные и иностранные грузовики ездят по этой дороге, чтобы добраться до Румынии и Болгарии через Джурджулешты и по мосту через Дунай. Улицы города также находятся в плохом состоянии (как и в Измаиле). В данном случае, их восстановление имеет также и очень важное социальное значение.



## 6 ЗАКЛЮЧЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ

В этом отчете Консультант пытается объяснить, что на существующие и будущие речные перевозки по Дунаю влияют много факторов международного, регионального и национального уровней. В каком направлении будет идти развитие, во многом повлияет и на коридор ТРАСЕКА в целом: например, улучшение условий судоходства, ведущее к обеспечению регулярных, надежных речных контейнерных перевозок от Черного моря в Европу, может привести к смене видов транспорта и переводу грузовых потоков с одного маршрута на другой, таким образом снижая транзитный потенциал соответствующих стран. И таким же образом усиление функционирования Дуная может привести к увеличению транзита через Волго-Донский комплекс в направлении Каспийского моря, и сократить транзитный грузовой поток через центральный коридор Кавказской оси соответственно.

Необходимо извлечь соответствующие уроки из данной ситуации.

Самый важный из них, по мнению Консультанта, применимый ко всем странам ТРАСЕКА, относится к подходу и методологии. Хорошо продуманная бизнес операция состоит не только из процесса изготовления бетона и производства стали.

Другими словами, что касается Дуная, то инфраструктурные работы являются неизменным условием.

Они определенно необходимы на реке и на ее берегах, прежде всего чтобы предотвратить регулярные природные катаклизмы, часто приводящие к жертвам, и таким образом улучшить социально-экономические условия жителей побережья. Вместе с тем, эти работы, имеющие своей целью организацию эффективного контроля за водными потоками, должны помочь стабилизировать условия навигации всех судов, в том числе и речных торговых судов.

Тем не менее, понадобится твердая политическая воля и неумная поддержка. Правительствам всех дунайских стран на самом высшем уровне надлежит весьма четко заявить о том, какие общие цели они желают достичь, указав тем самым, на приоритетные для них факторы социального, экологического и экономического характера. Роль ЕС в этом отношении должна быть значимой, при этом ЕС следует вероятно принимать более активное участие в принятии такого рода стратегических решений.

Щекотливые вопросы природоохранного толка похоже создают основное препятствие продвижению этого процесса. Будучи вопросом неочевидным, он должен быть изучен в более широкой перспективе. Необходимыми и достойными уважения являются меры по снижению воздействия инфраструктурных работ на осетровых и других обитателей Дуная. Впрочем, эти вопросы не должны отодвигать на задний план такие важные темы, как глобальная необходимость в активизации переключения грузоперевозок с автомобильного на речной транспорт или прекращение споров о том, являются ли более экологичными атомные или гидравлические электростанции.

Безусловно, что не Консультанту давать какие-либо рекомендации касательно вопросов столь высокого политического уровня. Но все же неопределенность относительно будущего Дуная должна учитываться при подготовке мастер-плана для коридора ТРАСЕКА.

Предлагая свои рекомендации, Консультант предполагает, что ответы на обозначенные выше вопросы были даны.

Что касается отрасли речного транспорта, то вышеупомянутые работы являются лишь необходимой и обязательной предпосылкой для всей стратегии ее развития.





Ниже представлена попытка схематично изобразить основные принципы, которые могли бы помочь достичь всеми желаемых результатов как можно быстрее и эффективнее.

## 6.1 Основополагающие принципы работы

### 6.1.1 *Принятие во внимание аспектов логистики*

В сегодняшней экономике фраза «логистическая цепочка» заменила простой термин «транспортировка». Это выходит за рамки терминологии и означает, в отличие от того, что обычно происходило ранее, когда полностью готовые продукты доставлялись напрямую от производителя потребителю, то теперь полуфабрикаты передаются от изначального производителя цепочке логистических поставщиков, которые стали частью промышленного процесса, и выполняют не только обычные функции, связанные с транспортировкой/хранением/распределением, но также предоставляют услуги, добавляющие стоимость товарам, такие как контроль качества, сортировка, маркировка, упаковка, сборка, сертификация и, наконец, доставка почти готовой продукции конечному производителю, который штампует/ставит товарный знак/называет, позиционирует на рынке и продает.

В этом контексте транспортировка, несмотря на свою важность, как правило, представляет небольшую часть общего процесса.

В фокусе внимания объединение и комбинирование в определенных специальных местах наибольшего количества различных, но смежных услуг и компетенций, обеспечивая больше возможностей для добавления стоимости в определенную логистическую цепочку.

Лучшие примеры интеграции логистики в производственный процесс в ЕС можно найти в автомобильной промышленности, которая передает сторонним подрядчикам (аутсорсинг) все большую часть своего производства операторам уровня 4PL и 5PL, которые собирают и управляют ресурсами, потенциалом и технологией своих собственных организаций и других организаций, чтобы конструировать, строить и эксплуатировать всесторонние решения логистических цепочек, обеспечивая своевременные доставки в полном взаимодействии с поставщиками и их конечными потребителями посредством специализированных ИТ систем.

Рассматривая концепцию логистики в иной перспективе, подобно тому как в статистике было принято оценивать экономику страны в отраслевом разрезе – сельское хозяйство, промышленность, услуги, сегодня различные направления деятельности, такие как производство, маркетинг, сбыт или реклама интегрированы в рамках единого планового процесса. Этот процесс, будучи эффективным, обеспечивает сокращение времени простоя, а также производственных и складских издержек, способствуя снижению отпускных цен и сокрушительному (и прогнозируемому) эффекту масштаба.

Таким образом, румынская и болгарская терминология «интер» и «мульти» -модальных терминалов – уже отмеченные как чрезмерно ограничительные, поскольку они фокусировано занимаются скорее транспортным, нежели отраслевым вопросом – выглядят несколько устаревшими и слишком общими. Их потребуется пересмотреть, а соответствующие стратегии сместить в направлении более современной концепции Логистических центров, описанных выше, переоценив потребности не только в плане транспортного сообщения и транспортных средств, но и в свете глобального прогноза экономического развития.

Учитывая тот факт, что порты реки Дунай, расположены, за небольшим исключением, в не очень промышленно развитых или совсем не развитых областях, руководство этих портов должно осознавать, что причалы, погрузочные краны и хранилища, хотя и



необходимы, более не являются достаточно привлекательными активами и должны быть дополнены другими услугами и объектами, которые будут максимально возможно приближены к конкретным потребностям и требованиям клиентов, на которых они нацеливаются, предлагая услуги своих портов. Например, паромный терминал для автотранспорта Сомат Видин, представляет собой многообещающую реализацию этого нового концептуального подхода.

Внутренние порты сталкиваются с трудностями самостоятельно эффективно предлагать и рекламировать свои услуги. Им необходима помощь логистических интеграторов для построения транспортных цепочек и привлечения интереса отрасли грузоперевозок. Хотя им было бы легче, если бы они объединили свои силы и начали сотрудничать с морскими портами.

### **6.1.2 Вовлечение пользователей и операторов**

Отсутствие диалога и вовлеченности Пользователей и Операторов частного сектора было отмечено в этом отчете несколько раз (также как и других отчетах проектов ТРАСЕКА). Существует риск того, что национальные стратегические планы, составленные в некотором смысле в одностороннем порядке на технократическом уровне, не уделяют достаточного внимания деловому сообществу. Никогда не следует забывать, что Пользователи и Операторы являются конечными инстанциями принятия решений в процессе транспортировки и выбирают режимы и коридоры, которые, по их мнению, являются наиболее эффективными по всем аспектам, независимо от реализуемых государством политик. Кроме того, процесс принятия решений в условиях глобализированной экономики переходит с микро на макроэкономический уровень, и от местных к региональным организациям за пределами страны, где решения будут реализованы.

Постоянные консультации с представителями торговой и транспортной отраслей позволяют идентифицировать их потребности и ожидания, узнать, в каком направлении они планируют свое развитие, понять, что они считают основными барьерами и препятствиями для осуществления своей деятельности, почему они используют определенные маршруты, а не какие-то другие и т.д. Такая информация, консолидированная и регулярно обновляемая, может, безусловно, помочь усовершенствовать структуру и повысить эффективность стратегий и моделей перевозок на национальном уровне, повысить доходность от инвестиций в публичную инфраструктуру и, тем самым, обеспечить лучшее использование государственных финансовых ресурсов.

Рассматриваемые румынская и болгарская стратегии перевозок являются наглядными примерами необходимости поведенческих изменений: обе углубляются в подробности социально-экономических и экологических преимуществ внутренних грузовых перевозок водным путем по сравнению с сухопутными видами транспорта, но при этом полностью игнорируют роль и место собственных речных судоходных компаний в этом процессе и возможные трудности, с которыми они могут сталкиваться.

Отсутствует малейшее упоминание о CNFR Navrom (52 буксиров-толкачей и 348 барж среди множества плавсредств всех видов / 10 млн тонн грузопоток в год), крупнейшей дунайской судоходной компании в румынском документе.



## Логистические процессы и морские магистрали II

В то же время в болгарском документе вскользь упомянуто о БРП (Болгарское речное плавание)<sup>89</sup> «конкурирует с авторитетными мировыми операторами»... «испытало ухудшение положения на рынке в связи с неблагоприятной возрастной структурой торгового флота<sup>90</sup> не давая ни намека на то, каким образом можно исправить эту ситуацию.

Теперь обе эти компании являются частной собственностью<sup>92</sup>. Это не означает, что им не нужна (как и другим речным операторам) поддержка со стороны соответствующих органов, чтобы предоставлять услуги, которые, как подразумевается, они должны предоставлять в соответствии со Стратегией. Чтобы быть в состоянии говорить о поддержке любого вида (не обязательно о финансовой<sup>93</sup>), им необходимо, прежде всего, чтобы их приняли во внимание и выслушали. Возобновление, модернизация и развитие существующих речных флотов, чтобы лучше удовлетворять существующий и будущий рыночный спрос, а также профессиональное образование и обучение для берегового и речного персонала, и это лишь несколько примеров, должны представлять важный компонент стратегий.

Таким образом, экспедиторы грузов, поставщики логистических услуг, операторы автомобильного и железнодорожного транспорта, речные и морские порты и судоходные компании, операторы терминалов, как национальные, так и зарубежные, из государственного и частного сектора, и их соответствующие бизнес ассоциации должны получить больше возможностей высказываться и вносить свои предложения.

Как неоднократно подчеркивалось, там, где очевидно, что частный сектор не в состоянии понять что стоит на кону, правительственные агентства и организации (такие как национальные частного типа компании в Румынии) должны, в интересах продвижения развития речных портов, которыми они управляют<sup>94</sup>, и, хотя иногда это может выходить

---

<sup>89</sup> 100 барж, 30 буксиров-толкачей, 3 парома, 2 автомобилевоза (вместимостью до 250 среднего размера / 280 малогабаритных автомобилей) и 2 нефтеналивных танкера. БРП в среднем перевозит около 1,4 млн тонн в год по Дунаю, 40% - это экспорт-импорт из/в Болгарию, а 60% - международных перевозок грузов между двумя зарубежными портами за счет зарубежных отправителей. БРП эксплуатирует, с болгарской стороны, железнодорожный паром Варна – Порт Кавказ в партнерстве с Navigation Maritime Bulgare. БРП также является ведущим фидерным перевозчиком контейнеров на Дунае, перевозка, в частности, около 4000 TEU в год из Констанцы в Белград.

<sup>90</sup> Стратегия развития транспортной системы Республики Болгария до 2020 года.

<sup>91</sup> В действительности это не соответствует реальности. БРП существенно модернизировала свой флот за последние несколько лет и располагает, в частности, двигателями Caterpillar (CAT), поставленными Zepelin, Германия, двигатели установлены на буксирах--толкачах. Компания Zepelin обучила технический персонал БРП, а БРП в свою очередь теперь помогает компании Zepelin в обслуживании морских и портовых двигателей CAT в Болгарии, Румынии и Сербии.

<sup>92</sup> Компания Navrom была приватизирована в 1998 году, а БРП в 2006 году.

<sup>93</sup> Например, имеются жалобы относительно того, что украинский речной флот направлялся вверх по Дунаю зимой, когда Днепр замерз, и конкурировал, как говорят, на несправедливых/демпинговых условиях, в то время как дунайские речные пароходства отнюдь не приветствуются на Днестре (также как и на российских реках), и практически не могут торговать там из-за административных препятствий и других барьеров, вводимых местными органами власти. Другой причиной является высокая стоимость портовых сборов и расходов по обработке грузов в портах в Украине и России. Измаил описывается, как самый дорогой дунайский порт, где, например, погрузка угля стоит 7 долл. США/т (в эквиваленте 5,2 евро/т на 2012г., в то время как средняя фрахтовая ставка Измаил – Русе за этот же самый уголь составляет всего 6 долл. США/т или 4,4 евро/т.

<sup>94</sup> Как уже упоминалось, в Румынии RIA может в будущем также принимать активное участие в организации таких встреч между заинтересованными сторонами.





за рамки их заданий, быть движущей силой и поддерживать инициативы, нацеленные на продвижение перевозок по внутренним водным путям, содействуя, например, диалогу с судоходными контейнерными линиями, и убеждая грузоотправителей и экспедиторов в преимуществах перевозок по внутренним водным путям.

### **6.1.3 Использование европейского опыта**

Европейская отрасль грузоперевозок прошла длительный путь тестирования, экспериментов и внедрения различных политик для продвижения речного транспорта. И все же, как показывают цифры в Приложении 2, крупномасштабные результаты на уровне ЕС только предстоит увидеть. В то время как спрос на грузовые перевозки неуклонно растет начиная с 2000 года (за исключением 2008 и 2009 годов), рыночные доли железнодорожного транспорта продолжают сокращаться, а речной транспорт остается в лучшем случае стабильным, что означает, что практически все дополнительные грузоперевозки захватил автомобильный транспорт.

И все же некоторые страны продвинулись вперед гораздо больше, чем другие, и давным-давно обеспечили высокий уровень поддержки своей системе перевозок внутренними водными путями: например, доля перевозок внутренними водными путями в общем количестве речных фрахтовых перевозок, измеряемых в тонно-километрах, выросло с 10,9% в 2000 году до 14,3% в 2009 году в Бельгии, и с 32,9% до 35,1% в Нидерландах.

Такие достижения частично являются результатом авторитарных государственных политик, нацеленных на ограничение использования автотранспорта посредством таких мер, как повышенные требования безопасности для грузовых машин, социальные меры в пользу водителей грузовиков, дорожные пошлины (такие как тариф «LKW Maut» в Германии, взимаемые со всех грузовиков более 12 т, использующих автомагистрали (автобаны), исходя из категории загрязнения транспортными средствами, их общего веса, количества осей и маршрута)<sup>95</sup>.

Помимо крупных инфраструктурных проектов, таких как Сена – Северный Канал (которому был предоставлен статус коридора TEN-T), связывающего Париж с Антверпеном и Роттердамом, они также вытекают из конкретных проектов, реализуемых региональными органами власти. Например:

- Руководство Немецкой земли Северный Рейн - Вестфален запустило множество планов в поддержку речного транспорта, с тех пор как федеральное правительство заказало Исследование 2002 г., осуществленное Институтом Планко (Эссен) относительно будущих перспектив речного транспорта, которое вызвало дебаты относительно необходимых мер в этой конкретной отрасли транспортной сферы. В октябре 2011 года, определив, что ее контейнерные перевозки сохраняют темпы роста 5,5% в год до 2025 года, и считая, что автомобильные и железнодорожные перевозки достигли своего максимума, руководство объявило про новую инициативу для речных перевозок, чтобы собрать экспертов в области логистики и грузоперевозок с целью создания более существенных коммерческих, логистических возможностей и возможностей телематического (информационно-коммуникационные технологии) обучения. Несмотря на существующие бюджетные ограничения, было решено далее инвестировать 5,2 млн евро в западную часть Среднегерманского канала (нем.

---

<sup>95</sup> Дорожные пошлины могут оказывать обратное воздействие: введение тарифа «LKW Maut» в 2005 году привело к уходу некоторых грузовых машин с автобанов на другие дороги, что в результате вызвало дополнительный шум и перегрузки на этих маршрутах.



Mittellandkanal), и около 7 млн евро в создание канала Рейн – Херне и Даттельн – Хамм.

- Регион Валлония в Бельгии располагает конкретным планом внутренних водных перевозок, охватывающим период 2008-2013гг., который поддерживает:
  - Модернизацию флота (малотоксичные двигатели, радар, GIS, RIS, автопилотное оборудование, телескопический ходовой мостик, стальные днища и специальные покрытия судовых трюмов и контейнеровместимость),
  - Строительство перевалочных мощностей (приобретение земли, инфраструктуры, ленточных транспортеров),
  - Внедрение регулярных контейнерных перевозок.

Фландрия среди множества других инициатив разработала схему ГЧП для строительства погрузочно-разгрузочных мощностей, вследствие чего, программу Кааимурен (2005-2010 гг.), нацеленную на перемещение более 400 млн тонн грузов с автомобильных дорог на фламандские водные артерии, было продлено до 2016г.

Кроме того, была создана специальная программа грантов, чтобы операторы водных путей инвестировали в восстановительный ремонт своих барж. Половина фламандских судов была модернизирована в рамках этой схемы, несмотря на экономический спад.

Такой же тип программ теперь существует практически во всех западноевропейских странах с потенциалом внутренних водных перевозок.

На юге Нидерландов речные порты годами сотрудничали с другими провайдерами логистических услуг, повышая роль внутренних водных перевозок в логистике порожних контейнеров, транспортировке отходов и сборе более крупных партий, подходящих для перевозки внутренними водными путями, группируя вместе мелкие заказы, более подходящие для дорог.

Другим движущим фактором является изменение отношения, возникающего в грузоперевозочной и логистической отрасли. Например, крупные морские порты ЕС неуклонно справляются с ростом транзитных перевозок контейнеров и устанавливают цели распределения по видам транспорта для контейнеров до 45% на внутренние водные перевозки, так как водные пути представляют собой единственный способ обойти переполненные наземные сети. Такие инициативы поддерживаются на уровне ЕС через выделенные программы, такие как Проект интеграции портов INTERREG IVC (2010-2012гг.).

Вместо того, чтобы ссылаться на Директивы ЕС, на доклады, информацию и другие документы в качестве священных *vade mecum* [карманных справочников], прямое обращение к западноевропейским государственным и частным организациям, вовлеченным в процесс продвижения внутренних водных перевозок, и получение доступа к практической информации, резюмирующей десятилетия накопленного опыта, безусловно, поможет румынским и болгарским морским и дунайским речным портам планировать свое развитие более эффективно, поможет идентифицировать их синергию, составить совместные планы для достижения лучших результатов для всех, позволит определить и избежать типичных ошибок и сэкономить время и, опять же, обеспечить оптимальное использование их кадровых и финансовых ресурсов.

#### **6.1.4 Развитие регионального сотрудничества**

Западный пример также четко демонстрирует, что лучшие решения находят и реализуют, когда вовлеченные лица объединяют усилия как на региональном, так и на транснациональном уровнях.



Страны ТРАСЕКА на Дунае скорее выиграют от совместного сотрудничества, совместно определяя общие сильные и слабые стороны, и выводя на передний план свой синергизм для разработки совместных планов, которые обеспечат лучшие результаты для всех них, нежели если будут каждая по себе обдумывать собственные проекты, которые, возможно, будут дублировать друг друга.

Встречи по таким техническим вопросам, как улучшение условий навигации или системы топографических измерений безусловно необходимы. Однако также должны быть многосторонние регулярные встречи заинтересованных сторон по вопросам портов, флота и развития торговли, по планам развития транспорта и логистики и проектам, позволяющим Правительствам координировать свои стратегии и расходы, лучше соответствуя в этом аспекте подходу EUSDR.

Конкуренция существует, однако, не среди стран Нижнего Дуная. Реальная угроза для всех, кого интересует Дунай, идет от других европейских регионов, которые пытаются привлечь и отклонить дунайские речные перевозки на альтернативные маршруты и на другие виды транспорта.

Грузовые потоки верхнего Дуная естественным образом привлекаются в порты Северной Европы, и в частности, в Гамбург, по историческим, культурным и экономическим причинам. Следует помнить, что первые санкции ООН против Сербии с 1993 по 1996гг., а затем бомбардировки НАТО в 1999 году 8 мостов в Сербии (расчистка руин и открытие секции Нови Сад были завершены только в 2003 году), в большой мере способствовали смещению грузопотоков (в основном, но не только, крупных партий) с речного на железнодорожный транспорт.

Война также оказалась счастливой случайностью для сонных портов северной Адриатики.

Турецкие автомобильные грузовые компании, желая избежать Балканы, создали UN Ro-Ro, которая начала регулярно курсировать в Триест, в то время как другие перевозки Ro-Raх из Греции в Венецию, Анкону и другие итальянские порты значительно увеличились.

Начали развиваться контейнерные фидерные перевозки из Центральных районов Средиземного моря (Мальта, Джийоя Тауро, Таранто) во все порты от Триеста до Бара (Черногория) для обслуживания центрально-европейских рынков. С установлением мира и стабильности и возрождением экономики на Балканах начали быстро увеличиваться объемы, что привело к открытию морских линий контейнерных перевозок между Дальним Востоком и портами Восточной Адриатики.

Одним из крупнейших победителей, и наиболее коммерчески агрессивным является некогда очень небольшой по размерам словенский порт Копер (Лула Копер). Контейнерные перевозки увеличились с 86679 TEU в 2000 году до 570744 TEU в 2012 году практически без уменьшения между 2008г. – 353880 TEU и 2009г. – 343165 TEU (сравните с цифрами по Констанце).

В Лула Копер, учитывая его географическое положение среди близко расположенных конкурирующих портов (расстояние до Триеста – всего 8 морских миль и до Венеции 60 морских миль через Адриатическое море), с самого начала осознали, что для того, чтобы привлечь и обеспечить поток грузов, необходимо развивать услуги в дополнение к тем, которые обычно предлагают порты. Новые крупные контейнерные поезда запускаются практически каждый год. Копер сегодня может похвалиться следующими сообщениями:

СЛОВЕНИЯ (Любляна)	ежедневный поезд
ВЕНГРИЯ (Будапешт)	до 15 поездов / неделя
СЛОВАКИЯ (Братислава, Жилина, Дунайска Стреда)	до 13 поездов / неделя



## Логистические процессы и морские магистрали II

АВСТРИЯ (Грац)	до 6 поездов / неделя
ПОЛЬША (Вроцлав)	1 поезд / неделя
РУМЫНИЯ (Арад)	1 поезд / неделя
СЕРБИЯ (Белград)	2 поезда / неделя
АВСТРИЯ (Филлах) + ГЕРМАНИЯ (Мюнхен)	5 поездов/неделя

В сентябре 2011 года было торжественно открыто еженедельное сообщение между Копером, Любляной и Яна-София.

И с октября 2011 года еженедельное сообщение соединило Копер с Веной и Доборова Горница (Польша). В марте 2012 года этот маршрут был продлен еженедельным сообщением из Славкова (Польша) через Украину в Брянск (Россия).

Таким образом, Копер напрямую конкурирует с Констанцей и Нижним и Средним Дунаем.

В общем, адриатические порты и регионы все больше и больше фокусируются на странах Дуная и Восточной Европы: в рамках ЮВЕ Европейский Союз финансирует Кластерный проект Адриатика – Дунай, который завершается в марте 2012. Он включал главу по логистике, в которой Словения продвигает свой порт и функцию страны в качестве ворот и транзитного пути между Адриатикой и регионами Центральной и Восточной Европы (до и включая Румынию и Болгарию).

И, наконец, развитие коридора ТРАСЕКА вдоль Дуная также способствует более тесному диалогу между румынскими, болгарскими и грузинскими заинтересованными лицами в качестве первого шага.

За исключением Украины, контейнерные перевозки между западным и восточным берегами Черного моря до сих пор ограничиваются мелкой прямой торговлей между тремя странами. Положение дел останется таким до тех пор, пока контейнерные блок-поезда не начнут ездить через Кавказ, затем через Казахстан, что откроет возможность управлять стабильными значительными потоками контейнеров в транзите между Европой, Кавказом, Центральной Азией и Западным Китаем.

Это, в свою очередь, может представлять долгожданную возможность создать крупномасштабные линии контейнерных перевозок вдоль Дуная через Констанцу, при условии, что улучшатся условия навигации.

Принимая во внимание, с одной стороны, вероятное возобновление обслуживания судами типа Ро-Ро маршрута Бургас – Потти – хотя и с другим оператором – и, с другой стороны, тот факт, что 3 страны ТРАСЕКА внедрили или планируют запустить обслуживание Ро-Ла, они могут начать работать над определением наилучших возможных (будущих) транзитных условий для потоков грузовиков между Европой и Кавказом, таких как упрощенные таможенные и транзитные формальности (на основании IRU-TIR EPD для TIR грузовиков, уже используемых в Румынии и Болгарии, и на основании NCTS уже используемых во всех странах ЕС) или посредством транспортных тарифов (Арад – Тбилиси / Ереван, например).

В связи с последним, разработка и реализация простого коммерческого соглашения, которое наряду с важным сегментом коридора юридически свяжет порты, терминалы и операторов различных видов транспорта, таких как железнодорожные компании и судоходные линии, операционно (в плане качества услуг) и финансово (в плане конкурентоспособности тарифов), как это происходит в настоящее время во всем мире, станут серьезным прорывом для ТРАСЕКА.

Размещение представительств, встречи и интервью, проводимые в ходе этого Практического исследования, позволили Консультанту предусмотреть несколько



возможных вариантов развития рынка, которые представлены в настоящем документе ниже.

## 6.2 Потенциальные рынки, клиенты и услуги

В следующем анализе не делается различия между проектами ТРАСЕКА и другими, так как они обычно объединяются.

### 6.2.1 Возобновление Ро-Ро услуг между Болгарией и Грузией

Этот вопрос описывался и комментировался раньше. Здесь упор на другом аспекте.

Плохая сеть автомобильных дорог, приводящая к большому количеству смертных случаев и значительным экологическим и социальным нюансам, стимулировала Болгарию воздержаться от того, чтобы стать транзитной страной. Важное развитие туризма (включая увеличение выхода на пенсию иностранцев пожилого возраста в стране) вероятно, сыграло свою роль, как и политика правительства по сокращению движения иностранных грузовых машин по ряду болгарских дорог. Тем не менее ситуация развивалась: сначала меры принятые несколько лет назад начали давать плоды, но и сеть магистральных дорог ощутимо и быстро растет. В стране существуют проблемы сокращения населения и увеличения расходов на эксплуатацию инфраструктуры. Поэтому можно предположить, что для получения дополнительных доходов в стране снова появится транзитная функция.

Меры, способствующие притоку транзитного груза через Болгарию, будут представлять основную поддержку для развития морских портов Варна и Бургас и укреплять позицию коридора ТРАСЕКА.

### 6.2.2 Привлечение турецких и других компаний автоперевозчиков

В странах ТРАСЕКА автоперевозчики Турции занимают лидирующее положение. Поэтому они представляют важную цель для паромных услуг через Дунай между Болгарией и Румынией, а также для услуг SOMAT Ро-Ро между Видин и Пассау.

Поэтому необходимо определить и внедрить все меры, чтобы облегчить их транзит через Болгарию и Румынию.

В частности, болгарские власти должны постоянно решать вопросы пунктов пропуска между Турцией и Болгарией: таможня Капикуле-Капитан Андреево является первым или вторым самым загруженным пунктом пропуска в мире и самым загруженным в Европе<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> Более 400000 автомобилей и 4 млн человек пересекают данный пункт пропуска ежегодно.





### Иллюстрация 56: Местоположение печально известного ППГ Капикуле-Капитан Андреево



Болгария и Турция начали программу восстановления и модернизации объектов на своих границах<sup>97</sup> (кроме того, Болгария имеет обязательства модернизировать их в соответствии с шенгенскими требованиями). Однако зимой в результате разлива реки Каламица почти каждый год<sup>98</sup> на болгарской части дороги на Капитан Андреево происходят смертные случаи, дорожные аварии и закрытие пункта пропуска. Грузовики застревают из-за сильных снежных осадков на довольно узких местных дорогах с болгарской стороны, которая препятствует проезду через другие пункты пропуска между двумя странами. Летом в туристический сезон также сообщается о заторах и длительном ожидании.

Оптимизация таможенных и транзитных формальностей – это еще один важный момент, на который необходимо обратить внимание. Фактически пользователи сообщают о трудностях, связанных с неполным или недостаточным профессиональным обучением таможенных органов Болгарии отаможенным правилам ЕС, а также об ограничениях и продолжительных процедурах турецкой таможни, приводящим к неоправданным задержкам (как сообщается, до 3-х суток) и пререканиям по обе стороны границы<sup>99</sup>

<sup>97</sup> Фактически турецкое правительство подписало договор на 100 млн долларов с Советом Палат и Товарной биржей Турции (TOBB) в 2007г., чтобы провести полный капитальный ремонт и модернизировать все пункты пропуска на своей границе по схеме ГЧП / ВОТ. Проект также включал уже завершенное внедрение модели совместных пунктов пропуска в Сарпи на границе Турции и Грузии.

<sup>98</sup> 2010, 2011, 2012гг.

<sup>99</sup> В мае 2013г. обозленные водители грузовиков из Болгарии устроили 2-х дневное блокирование в Капитан Андреево. Волнения вынудили власти привлечь 200 жандармов, а министру транспорта Болгарии пришлось посетить ППГ, чтобы договориться с водителями о прекращении блокирования после достижения договоренности с турецкими властями о снятии определенных ограничений.



### **6.2.3 Развитие предложения Ро-Ла через Балканы**

Было отмечено, что как Румыния так и Болгария предприняли серьезные шаги по улучшению условий и схеме расположения соответствующей автодорожной сети. Восстановление и модернизация представляют значительную работу и займут годы для ее завершения.

Есть надежда, что кризис поутихнет, экономика оживет, а это приведет к увеличенному спросу на грузовые перевозки, заторам и перегрузке автомобильных сетей (см. Приложение 4 – Автомобильные перевозки в Румынии, прогнозы на 2015г.). Полное внедрение правил ЕС в отношении автомобильного транспорта и особенно запрет на движение грузовиков в выходные еще усугубит ситуацию. Со своей стороны, отрасль автоперевозок столкнется с растущими издержками из-за более длительного времени в пути, возможного введения дорожных сборов на определенных дорогах и т.д.

Предусматривая такую ситуацию, необходимо в общих интересах принять меры сейчас, чтобы провести значительный модальный сдвиг грузопотока, как, например, расширение ограниченно доступных услуг Ро-Ла через Румынию и Болгарию. Примером, приватизированной CFR Marfa было бы целесообразно продлить свой Ро-Ла маршрут Арад – Бухарест до Констанцы. Это могло бы обеспечить возможность организации маршрута между Турцией и Констанцей (и сделать его более привлекательным, чем запущенный UN ролкерный маршрут в 2011г.), который обеспечил бы движение грузовиков из Турции в европейские страны через Румынию по удобному маршруту из Турции в Венгрию.

Внедрение работы Ро-Ла между Халкали (Турция), Софией, Драгоман и Видин<sup>100</sup> будет представлять значительный шаг вперед для увеличения транзитного грузового потока через Болгарию и поддержки развития Ро-Ро услуг между Видином и странами Центральной и Западной Европы на Дунае.

В свою очередь, это может быть выгодно для морских портов и Ро-Ро услуг в Черном море вдоль коридора ТРАСЕКА.

### **6.2.4 Контейнерные фидерные услуги на Дунае**

В ряде исследований было продемонстрировано, что Центральную, Западную и даже Северную Европу можно достичь из Констанцы по Дунаю за не большой промежуток времени и по той же цене или дешевле, что и традиционными маршрутами перевозок по Средиземному и Адриатическому морям, Атлантическому океану и Северному морю. Наилучшим примером остается проект COLD (Container Liner Service Danube), проведенный «Via Donau» (Вена) в 2006г.

Цель состоит не в обсуждении заслуг исследования, которое в любом случае необходимо обновить.

Заключения сформулированные Консультантом можно свести к следующему:

- Успех контейнерных перевозок заключается прежде всего в качестве услуг, обеспечиваемых контейнерными судоходными линиями в отношении частоты, регулярности и надежности, например, гарантированное время транзита между удаленными портами.
- Это подходит под требования для своевременных доставок в цепочке поставок,

<sup>100</sup> Сообщается, что у BDZ есть планы по внедрению услуг Ро-Ла в Халкали-Драгоман.



- Условия обеспечения данного качества услуг на Дунае на постоянной основе не выполняются в настоящее время из-за больших изменений условий судоходства, погодных условий и соответствующей гидрологической ситуации на реке (наводнения, засуха, лед).
- Хотя порой перегруженные, основные порты Северной Европы ЕС не работают на пределе возможностей. Более того они внедряют решения, такие как прямые поставки контейнерными блок-поездами, а также отправки контейнеров водными путями на внутренние сухие порты, и объекты логистики, что позволяет им увеличить объем перевозок, с которыми они имеют дело в настоящее время. Эти внутренние терминалы могут быть связаны с определенными клиентами/видами торговли, что усиливает связь между портом и его клиентами. То же самое относится к порожним контейнерам, которые оставляют во внутренних депо на суше, освобождая складские площади на территории порта,
- По всем вышеупомянутым причинам, кажется сомнительным, что торговля между Дальним Востоком и Европой может изменить свой глубоководный маршрут на маршрут по Дунаю.

Это произойдет только если и когда:

- Будут завершены необходимые работы по инфраструктуре и будет закуплено оборудование, при помощи которого можно гарантировать непрерывное судоходство на Дунае круглый год, 24 часа в сутки при гарантированной минимальной осадке,
- Устойчивые альтернативные решения, такие как блок-поезда между Констанцей и основными внутренними направлениями по Дунаю, будут выполнены<sup>101</sup>,
- Станет возможным перевозить контейнеры по евроазиатскому маршруту через коридор ТРАСЕКА на блок-поездах и контейнерных судах через Каспийское и Черное моря на всем пути от Западного Китая до Европы и обратно.

### 6.3 Кластер морского и нижнего Дуная

5 основных портов на морском Дунае, Браила, Галац, Джурджулешты, Рени и Измаил находятся недалеко друг от друга.

Джурджулешты, порт построенный за последние годы, является самым динамичным благодаря своей стратегической роли в качестве единственного порта Молдовы.

Рени (20000 жителей) и Измаил (85000 жителей) стали советскими воротами к Дунаю после того, как регион окончательно был включен в СССР в 1947г. До развала Советского Союза и прекращения сотрудничества между социалистическими странами, они были стратегическими портами. После того как Украина и Молдова получили независимость, вдоль административных границ, которые они имели в советское время, регион, где расположены Рени и Измаил, Буджак, был практически отрезан от остальной страны, соединен с Украиной только двумя мостами, на один из которых можно было попасть только через Молдову.

---

<sup>101</sup> В 2005г., когда NordMarine, компания первая обеспечившая контейнерные услуги, начала свою работу, проблемы низкой воды заставили их перевозить контейнеры автодорогами и по ж/д до конечного пункта за свой счет. Очевидно это привело к большим потерям, которые нельзя было предсказать и которые ни одна частная компания не может нести длительный период времени.



### Иллюстрация 57: Регион Буджак



В Измаиле находится штаб-квартира бывшего Советского Дунайского пароходства (СДП), на сегодняшний день переименованное в Украинское Дунайское пароходство (УДП), самая большая судоходная компания в Украине и одна из самых больших на Дунае, имеющая флот 600 плавсредств всех типов от специализированных понтонов для перевозки супертяжелых грузов до барж и речных самоходных судов, судов класса «река-море» и морских судов, включая небольшие суда-рефрижераторы и фидеры и пассажирские речные круизные суда. УДП управляет также Килийским ССРЗ, где строятся баржи, речные и каботажные суда.

Из-за своего географического положения, а также по историческим причинам, УДП играет только небольшую роль в международной морской торговле Украины. Значительная часть деятельности состоит в трансграничной торговле по морю (в основном на Средиземном и Черном морях) и, конечно, перевозках по Дунаю грузов выгруженных из морских судов и судов типа «река-море» в портах Рени и Измаиле.

Эти два порта унаследовали инфраструктуру и оборудование, предназначенное для торговли Советского союза с социалистическими странами на Дунае<sup>102</sup>. Эти объекты слишком больших размеров и недостаточно используются в настоящее время, особенно в связи с кризисом<sup>103104</sup>. В Рени есть паромный комплекс, где с 1993 до 2006гг.

<sup>102</sup> Рени был среди 6 самых больших портов СССР.

<sup>103</sup> В Рени есть тяжеловесный портовый кран на 250 т.

<sup>104</sup> Рени имеет проектную мощность 14,5 млн тонн, а Измаил 8,5 млн тонн. В докризисные годы в Измаиле перерабатывались около 7 млн тонн, тогда как сегодня в Рени едва ли обрабатывается 1,5-1,7 млн т.



использовались BRP Ро-Ро предоставляя услуги до Русе за 48-50 часов (вниз по течению время следования парома занимает от 20 до 24 часов).

### Иллюстрация 58: Паромный комплекс в Рени



Источник: Торговый морской порт Рени

Как Измаил так и Рени в основном имеют дело с навалочными грузами (концентрат железной руды, окатыши, уголь, кокс, удобрения, химикаты, зерновые) и штучными грузами (металлолом, сталь и бумажные продукты). В Рени также идет разгрузка неочищенных нефтепродуктов, минеральных масел и сжиженного газа.

В то время как Браила и Галац надеются на лучшую связь с остальной частью Румынии в будущем, Рени и Измаил и в настоящее время, и в будущем будут оставаться географически изолированными от больших промышленных центров, городов, больших населенных пунктов и коммерческих маршрутов Украины, и как было уже сказано, слабо связаны авто и железными дорогами с основной сетью.

Модернизация старой дороги, соединяющей Одессу с Рени, до уровня автомагистрали на протяжении 261 км была последние 10 лет в планах УКРАВТОДОРа (Украинского государственного агентства, занимающегося строительством и техобслуживанием автодорог). В 2007г. украинское правительство объявило это приоритетными инвестициями в инфраструктуру, которые должны быть завершены к 2011г. До сих пор работы даже не начались.

По сравнению с другими портами морского Дуная, будущее Рени и Измаила связано только с рекой – если только украинское правительство не будет внедрять политику развития в регионе Буджак.

Необходимо учитывать другие последние события.

С тех пор, как страна стала независимой, молдавские трейдеры справедливо жаловались, что по разным непонятным причинам, стоимость перевозки контейнера от ближайшего порта Одессы до Кишинева (177 км) была сопоставима или даже выше, чем перевозка из Китая в Одессу. В результате Международный свободный порт Джурджулешты (GIFP) наконец принял смелое решение построить контейнерный



терминал (открытый в конце 2011г.), подписал договор со второй по величине компанией в мире по перевозке контейнеров, (MSC), взял в аренду судно и в январе 2012г. запустил регулярную линию между Стамбулом и Джурджулешты, чтобы обслуживать молдавский рынок. В первое свое плавание судно доставило из Джурджулешты в Стамбул 22 груженых молдавским зерном контейнера, направлявшихся на Тайвань. С тех пор организационная схема маршрута неоднократно менялась.

Осуществление этих контейнерных операций открывает огромные возможности для морских портов Дуная для создания регионального сотрудничества.

Как и везде, должны быть колебания во внешней торговле Молдовы в течение года по сезонным причинам, несмотря на рынок, валюту и политическую ситуацию. Также молдавский экспорт ограничен как в объеме, так и в разнообразии, что затрудняет загрузку судна на пути в обе стороны в и из Джурджулешты.

Это могло быть преимуществом 5 портов, чтобы объединиться и оценить, что каждый из них может вложить в общее дело по стабилизации работы, и без сомнения развивать ее дальше.

На основе примера Молдовы, румынские и украинские заинтересованные лица могли бы найти пути, чтобы непосредственно привлечь в свои порты товары, потребляемые в зоне бассейна реки и контейнеризировать часть своего экспорта, не прибегая, как они делают это сегодня, к основным морским портам в своих соответствующих странах (Констанца, Одесса, Ильичевск) с более высокими затратами по импорту и низкими доходами по экспорту.

В более широкой перспективе, это может обеспечить возможность для румынских портов начать постепенное внедрение концепции логистических центров, для украинских портов увеличить и диверсифицировать перевозки, для GIFP оптимизировать эффективность работы в отношении затрат.

Наконец, это могло бы послужить основой для Морского кластера Дуная (MDC), который позже можно было бы расширить на другие экономические зоны, представляющие взаимный интерес, укрепляя, например, сотрудничество между предприятиями малого и среднего бизнеса, работающими для верфей, расположенных на морском Дунае (Сулина, Килия, Галац).

Для достижения этих целей, в начале, необходимо провести политически-поддерживаемый, всесторонний и объективный SWOT анализ ситуации на национальном уровне, а затем на региональном уровне между участвующими странами. Геополитические изменения, например, не изменили концепцию Украины в отношении ее роли и роли ее портов в регионе Дуная. В результате административного и управленческого поведения, рабочие процедуры и бизнес-планы все еще во многом основаны на принципах и подходах советского периода, как, например, государственное централизованное планирование, политика принятия решений и установления тарифов, при отсутствии вовлечения и сотрудничества со стороны частного сектора. Хуже того, централизованная система приводит к контрпродуктивным результатам, так как Рени и Измаил теперь вынуждены конкурировать друг с другом для выживания.

Таким же молдавской экономики. Однако потенциал дальнейшего расширения ограничен как образом успешное развитие Джурджулешты может помочь соответствовать нынешним нуждам и требованиям причалами, так и пространством для переработки, а также подъездными путями. Поэтому заинтересованные лица Молдовы должны понимать в целом, что чтобы усилить функции Молдовы в качестве транзитной страны и продолжать получать результаты от соответствующих грузовых потоков, необходимо постоянное сотрудничество с украинскими заинтересованными лицами в общем, и с портом Рени, в частности. Любое решение украинских властей, относящееся к



## Логистические процессы и морские магистрали II

строительству ж/д сообщения между Измаилом и Рени или замораживание деятельности в Рени и концентрация ресурсов на развитие Измаила, приведет к значительным финансовым потерям и потерям рабочих мест для молдавских железных дорог.

Диалог необходим для определения синергии и совместной выработки решений, что обеспечит большую эффективность и гармонизирует планы развития. Это, в свою очередь, может помочь оптимизировать и сократить объемы необходимых инвестиций, чтобы MDC стал историей успеха.

При условии, что 4 страны ТРАСЕКА и 5 портов выразят интерес и готовность взять на себя обязательства по такому проекту, необходимо искать поддержку ЕС через соответствующие каналы, чтобы привлечь техническую помощь для внедрения так же как и по другим подобным проектам, таким как, например, Кластер Адриатика-Дунай Юго-восточной Европы (ADC). Непосредственное вовлечение ЕС может помочь предотвратить повторение неуспешного внедрения различных проектов и прерванное региональное сотрудничество, которое укреплялось через схему Еврорегиона, чему противодействовали местные власти.

Аналогичная схема может применяться к портам нижнего Дуная (начиная с Джурджу и Русе).



## 7 ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1: История канала Быстрое

#### *Историческая справка*

Дельта Дуная была признана болотными угодьями, представляющими всемирное значение и местом Всемирного наследия ЮНЕСКО в 1991г., частично благодаря его важности для миллионов перелетных птиц. Канал Быстрое, в той же дельте Дуная, был одним из основных водных путей Украины до 1959г., когда его эксплуатация прекратилась из-за естественного заиливания.

В 2003г. власти Украины предложили снова открыть его и начали работу с намерением выкопать глубоководный маршрут под своим контролем от Черного моря до Дуная для сокращения транзитных затрат (своих) судов<sup>105</sup> в свои порты на Дунае.

Затем различные международные организации и НПО определили, что углубление дна канала Быстрое скорее всего отрицательно повлияет на экосистему Дельты Дуная, около 80% которой находится в Румынии. В июле 2006г., Международная комиссия по расследованию оценки воздействия на окружающую среду UNECE в соответствии с Конвенцией Espo<sup>106</sup> по оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, которая была подписана 42 странами (включая Украину) и вошла в силу с 1997г., единогласно (включая Украину) пришла к заключению, что работа над каналом Быстрое действительно будет иметь значительное отрицательное трансграничное влияние. Комиссия ООН сообщила о потерях среды обитания в пойме реки для нерестящейся рыбы и гнездящейся птицы, влиянии от увеличения концентрации взвешенных наносов на рыбу внизу по течению, загрязненных водах от выброса наносов в Черное море. Комиссия рекомендовала шаги по сотрудничеству в оценке и снижении отрицательного влияния на окружающую среду, вызываемого углублением дна.

За этой экологической озабоченностью стоит другое несогласие между двумя соседями по поводу их прибрежных границ, нерешенное со времени развала Советского союза: статус и принадлежность острова Змеиный (Insula Serpilor на румынском языке, как показано на карте на следующей странице).

До 1948г., остров Змеиный считался частью румынского прибрежного города Сулина. В 1948г. Советы заставили Румынию (оккупированную советскими войсками) принять «передачу» острова Змеиный Советскому союзу, а также принять перенос румынской границы в дельте Дуная на запад в пользу СССР.

Румыния оспаривала законность этого «договора», так как он не был ратифицирован ни одной из двух стран, что делает острова Змеиный и Лимба де-юре румынской территорией.

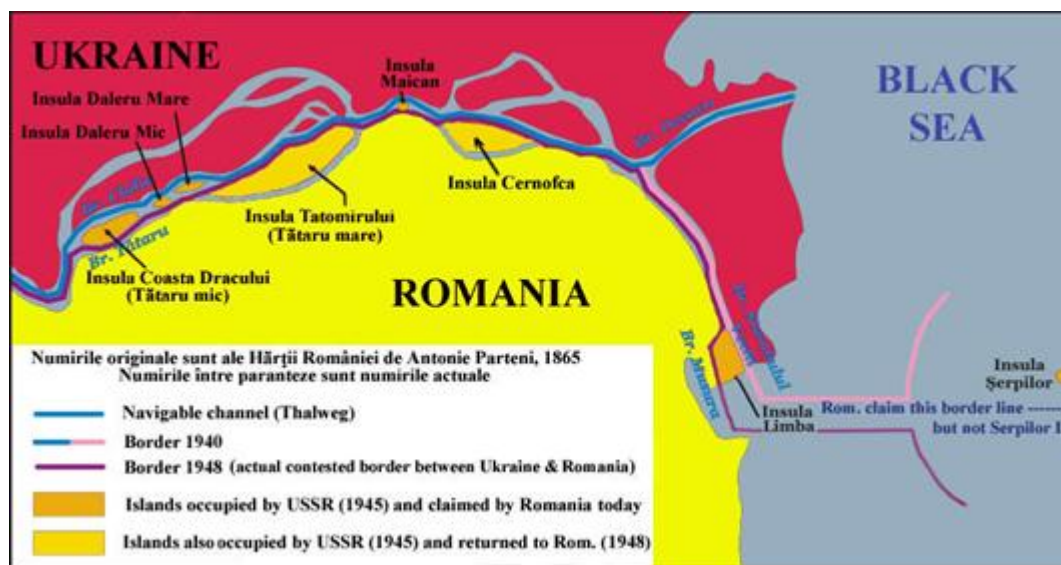
После развала Советского Союза в 1991г. Украина унаследовала контроль за островами и чтобы укрепить свои претензии на 0,17 квадратных километров острова, создала поселение там в 2007г.

---

<sup>105</sup> Через (румынский) Сулинский канал. Сравнение сборов показано в конце данного Приложения.

<sup>106</sup> Город в Финляндии, где была подписана Конвенция.





Статус острова Змеиный был важным для делимитации континентального шельфа (который предположительно содержит большие залежи нефти и газа) и эксклюзивных экономических зон между двумя странами. Если бы остров Змеиный был признан островом, тогда континентальный шельф вокруг него должен считаться украинскими водами. А если не островом, а скалой, тогда в соответствии с международным законом морская граница между Румынией и Украиной должна быть проведена, не принимая во внимание расположение острова.

16 сентября 2004г. румынская сторона возбудила дело против Украины в международном суде в Гааге. 3 февраля 2009г., суд вынес решение, которое разделило морскую территорию Черного моря вдоль той линии, которая находилась между претензиями каждой страны. Суд пришел к заключению, что остров Змеиный не является островом, поэтому он «не должен влиять на делимитацию в данном случае, кроме того, что создает дугу в 12 морских миль территориального моря».

### **Последние события**

В марте 2011г. украинские СМИ сообщили о предполагаемых планах Румынии использовать свое географическое положение и вышеупомянутое международное соглашение по защите окружающей среды, чтобы закрывать канал Быстрое на летний период (активный период перевозок река-море). Они также заявили, что с 2007г., когда работы по снятию последствий углублений и затоплений канала, а также по укреплению прибрежной линии возобновились, канал больше не оказывает катастрофического влияния на окружающую среду.

Кроме реальной обеспокоенности состоянием окружающей среды, данная линия поведения Румынии (которая и не была подтверждена официально, и не была применена румынскими властями) похоже имеет экономическую основу: несмотря на вышеупомянутые (пока не доказанные) ресурсы ископаемого топлива, количество судов на канале Быстрое превышает иногда количество судов курсирующих через (когда-то монополистическую) Сулину, также благодаря морфологическим особенностям последней, которые не позволяют осуществлять перевозки в обе стороны круглосуточно.

Румыния, опять же согласно политическим кругам Украины и СМИ, ранее заявляла свои претензии на несколько небольших островов в фарватере канала Быстрое, самым



большим ненаселенным из них был остров Майкан между Килией и Вилково (см. карту выше).

В данном споре Румыния получает – логично – сочувственную поддержку ЕС, в котором она состоит – хотя и с Украиной ЕС не хочет портить отношения, так как она является кандидатом на членство и чьи аргументы, в конце концов, могут оказаться разумными.

Дело оставалось приостановленным на момент подготовки отчета (октябрь 2013г.).

Впрочем, один момент необходимо подчеркнуть: канал Быстрое, официально обошедшийся в 543 млн гривен (около 50,2 млн евро) никак не помог украинским портам на Дунае, серьезно пострадавшим от глобального финансового кризиса, развитию Джурджулешт и переориентации грузопотоков из Рени в этот порт, потере Измаилом в пользу Констанцы грузопотоков железной руды, экспортируемой из Полтавы. Очевидно, что он не смог компенсировать отсутствие гораздо более востребованного сухопутного дорожного сообщения надлежащего качества в регионе.

Две страны-члены ТРАСЕКА вместо того, чтобы конкурировать по путям доступа в Нижнем Дунае и получать сравнительно небольшие или не получать доходы, должны развивать общий маркетинговый подход, чтобы прежде всего определить, продвигать и создавать региональную синергию, а во-вторых, предпринимать правильные шаги, чтобы привлекать большой грузопоток к морскому Дунаю, таким образом эффективно поддерживать свои соответствующие отрасли перевозок и местные речные порты, что даст намного больше социальных выгод для них обоих.

Уже было доказано в ЕС, что усиление трансграничного сотрудничества между аналогичными плодотворными ремеслами может привести к отраслевым кластерным сетям удобным для увеличения конкуренции международной цепочки ценностей, укрепления экономической привлекательности всей транснациональной зоны и снижения региональных разногласий.





Логистические процессы и морские магистрали II

3224									
(*) AFDJ:									
(Румынская – Речная администрация Нижнего Дуная)									
Расчет объема судна украинскими морскими органами									
= Длина x Ширина x Высота борта: 11,906.4 куб. м									

Источник: APDM - Галац/Украинское Дунайское агентство - Измаил



**Приложение 2: Модальное разделение внутренних грузовых перевозок (1)  
(2)**

Год	ЕС-27			Болгария			Румыния		
	Автодорога	ж/д	Внутр. водные пути	Автодорога	ж/д	Внутр. водные пути	Автодорога	ж/д	Внутр. водные пути
2000	73,7 %	19,7 %	6,6 %	52,3 %	45,2 %	2,6 %	42,9 %	49,1 %	7,9 %
2001	74,8 %	18,8 %	6,5 %	60,2 %	36,7 %	3,1 %	49,6 %	43,1 %	7,3 %
2002	75,3 %	18,2 %	6,3 %	62,9 %	33,1 %	4,0 %	57,3 %	34,4 %	8,2 %
2003	75,7 %	18,5 %	5,8 %	61,7 %	34,3 %	4,0 %	62,4 %	30,4 %	7,1 %
2004	75,9 %	18,1 %	5,9 %	66,9 %	29,2 %	3,9 %	60,8 %	27,8 %	11,4 %
2005	76,4 %	17,7 %	5,9 %	70,8 %	25,4 %	3,7 %	67,3 %	21,7 %	11,0 %
2006	76,2 %	18,1 %	5,7 %	69,0 %	27,1 %	3,9 %	70,5 %	19,4 %	10,0 %
2007	76,2 %	18,0 %	5,8 %	70,0 %	25,1 %	4,4 %	71,3 %	18,9 %	9,4 %
2008	76,2 %	17,9 %	5,9 %	66,9 %	20,5 %	12,6 %	70,2 %	19,0 %	10,4 %
2009	77,5 %	16,5 %	5,9 %	67,4 %	11,9 %	20,7 %	60,0 %	19,4 %	20,6 %
2010	76,4%	17,1%	6,5%	68,1%	10,7%	21,2%	49,2%	23,5%	27,2%
2011	75,5%	18,4%	6,2%	73,6%	11,4%	15%	50,3%	28%	21,7%

Источник: Евростат

(1) определяется как процент каждого вида (автомобильные, ж/д и внутренние водные пути) всего внутренних грузовых перевозок, измеряемых в тонн-км

(2) перевозки по ж/д и внутренним водным путям основаны на передвижениях по национальной территории («принцип территориальности»), независимо от национальной принадлежности автомобиля или судна. Автомобильные перевозки основываются на всех передвижениях автомобилей, зарегистрированных в стране отчета.



### Приложение 3: Ж/д и автомобильные перевозки в Румынии

Перевозимые товары в тысячах тонн

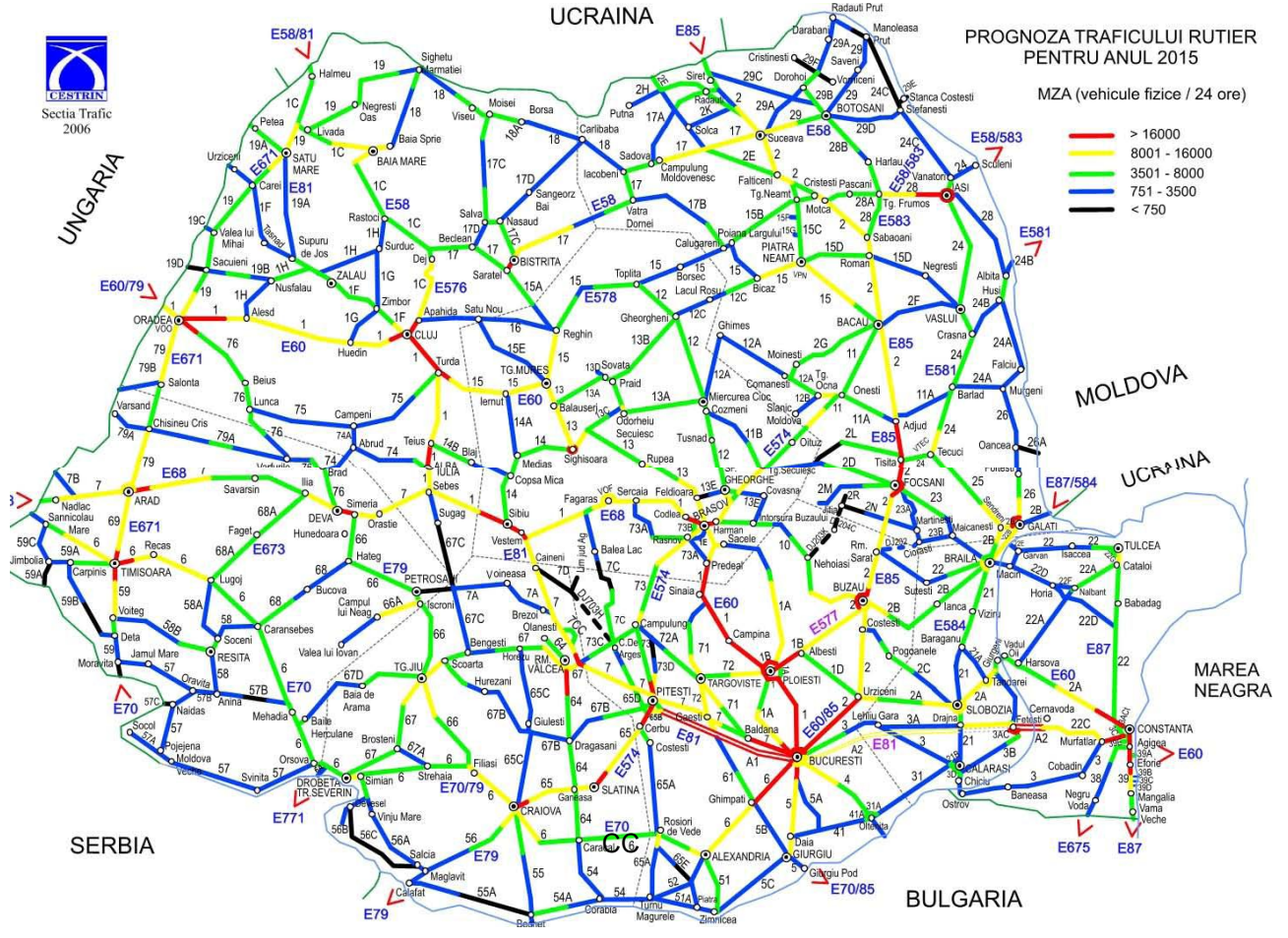
Год	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CFR Marfa	71,462	71,731	68,044	68,763	62,772	55,237	51,983	49,559	44,44	29,495	31 <sup>107</sup>	na	
Частные операторы	0	0,8473	2,6096	2,6476	9,967	13,938	16,946	19,213	22,271	21,121	na	na	na
<b>Всего ж/д перевозок</b>	<b>71,462</b>	<b>72,5783</b>	<b>70,6536</b>	<b>71,4106</b>	<b>72,739</b>	<b>69,175</b>	<b>68,929</b>	<b>68,772</b>	<b>66,711</b>	<b>50,616</b>	52,932	60,723	55,755
<b>Автомобильные перевозки</b>	<b>262,943</b>	<b>268,496</b>	<b>267,103</b>	<b>275,603</b>	<b>294,221</b>	<b>306,994</b>	<b>340,87</b>	<b>356,669</b>	<b>364,605</b>	<b>293,409</b>	174,551	183,935	188,611

Источник: Министерство транспорта и инфраструктуры/Евростат

<sup>107</sup> Годовая отчетность CFR Marfa за 2010 г. (по этим годам данные не были обнародованы)



Приложение 4: Автомобильное движение в Румынии – Прогноз 2015г.



Источник: Министерство транспорта и инфраструктуры





## Приложение 5: Перевозки автомобильные, ж/д и по внутренним водным путям в Болгарии

Перевозимые товары в тысячах тонн

Год	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Автомобильные перевозки</b>											
Внутренняя торговля	135,460	151,392	139,629	134,711	142,765	128,128	167,855	135,995	117,270	120,653	121,357
Международная торговля	5,000	4,097	5,831	7,101	6,897	6,664	7,646	10,608	12,743	14,623	19,018
Всего	140,460	155,489	145,460	141,812	149,662	134,792	175,501	146,602	130,013	135,276	140,375
<b>Ж/д перевозки</b>											
Внутренняя торговля	15,322	15,980	15,678	15,081	16,263	15,887	14,159	9,663	9,252	10,016	8,953
Международная торговля	3,178	4,090	4,709	5,218	5,619	6,018	5,556	3,621	3,688	4,136	3,517
Всего	18,500	20,070	20,387	20,298	21,882	21,905	19,716	13,284	12,940	14,152	12,470
<b>Перевозки по внутренним водным путям</b>											
импорт				3,011	3,265	3,580	3,054	2,258	1,974	1,832	1,682
экспорт				0,384	0,682	0,839	0,934	0,708	1,115	0,835	0,805
прибрежные				1,875	2,000	2,203	2,543	1,863	1,434	1,563	1,407
Всего				5,270	5,947	6,622	6,531	4,829	4,523	4,230	3,894

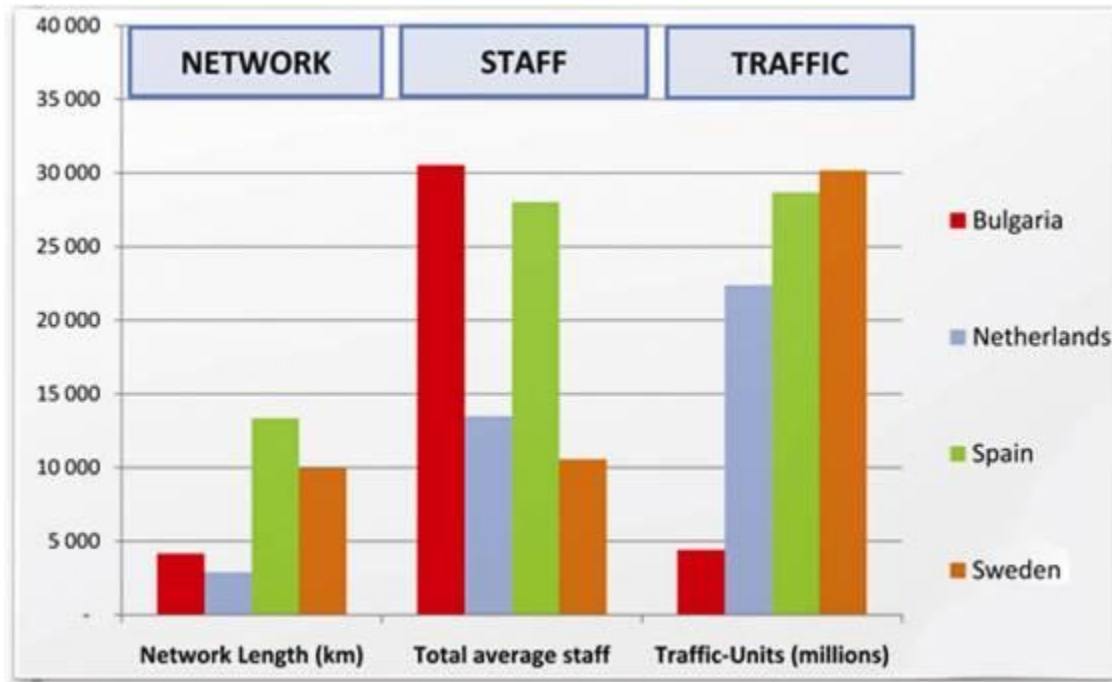
Источник: Национальный институт статистики Болгарии

Цифры, представленные в данном приложении, хотя и взяты из того же информационного источника (BG NSI), значительно выше, так как по автомобильным перевозкам и перевозкам по внутренним водным путям цифры были представлены в «Стратегии развития транспортной системы Республики Болгария до 2020г.», где некоторые части статистики пропущены.





Приложение 6: Сравнение болгарских ж/д (BZD и NRIC) с другими ж/д компаниями в ЕС (2009г.)



Источник: PRO ж/д




**Приложение 7: Порты Дуная в странах ТРАСЕКА**

Порт	Местоположение на Дунае		Причальный фронт, м			Глубины у причала в, м	Примечание
	Берег	км, м.мили (NB1)	Всего	в том числе			
				Причалы (NB2)	откосный берег		
<b>Украина</b>							
Усть-Дунайск	левый	0 (Килийское гирло)	-	-	-	11.5 - 14	Нет ж/д сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 3 козловых крана и 8 плавучих кранов, максимальная грузоподъемность 50 т
Килия	левый	47 (Килийское гирло)	150	150	-	4.0	Нет ж/д сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 4 козловых крана, максимальная грузоподъемность 10 т
Измаил	левый	93 (Килийское гирло)	4,841	3,374	1,467	до 7.5 м	Ж/д и автодорожное сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами



Логистические процессы и морские магистрали II

							53 козловых крана, 6 мобильных, 3 плавучих крана, максимальная грузоподъемность 50 т
Рени	левый	128	3,936	2,876	1,060	до 6.8 м	Ж/д и автодорожное сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 53 козловых крана, 2 мобильных, 3 плавучих крана: максимальная грузоподъемность 100 т Рампа Ро-Ро
<b>Молдова</b>							
							
Джурджулешты	левый	133.8	300	80	220	8	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами и контейнерами



Румыния



Сулина	правый	0 - 1 м.миля	1,492			2.50 - 7.30	Доступ только по воде Никаких важных операций с грузом
Тулча (1)	правый	38 - 40 м.миля	2,469			3.5 - 9	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 8 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Галац (2)	левый	78,5 м.миля - 157,5 км	6,793			2 - 7.3	Ж/д (колея европейского и российского образца) и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами и контейнерами 31 козловых крана, 10 мобильных, 9 плавучих кранов, максимальная грузоподъемность 63 т
Браила (3)	левый	168,5 - 172 км	4,322			3.5 - 7.3	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и



Логистические процессы и морские магистрали II

							навалочными грузами 12 козловых крана, 8 мобильных, 2 плавучих крана, максимальная грузоподъемность 30 т
Чернаводэ (4)	правый	294,5 - 300 км	1,469	1,430		2.5	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 3 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Кэлэраши (5)	Рукав Борча	372 - 377 км Дуная (91 - 99 км рукава Борча)	1,078	950		2.00	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 1 козловых крана с грузоподъемностью 16 т
Олтеница	левый	428 - 431 км	1,227	880		2.00	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами и контейнерами 3 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Джурджу (6)	левый	489 - 497 км	3,268	2,890			Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами и контейнерами и Ро-Ро 13 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Зимнича	левый	551 - 555	870	100		2.00	Операции Ро-Ро



Логистические процессы и морские магистрали II

		км					
Турну Мэгуреле	левый	596 - 598,3 км	1,069	100		2.00	Операции Ро-Ро
Корабия	левый	627 - 633 км	1,491	1,150		na	Ж/д и авто сообщения 1 плавучий кран, 10 т грузоподъемность
Бекет	левый	681 - 768 км	770	770		2.00	Только авто сообщение Операции с генеральными и навалочными грузами и Ро-Ро 1 плавучий кран, 10 т грузоподъемность
Раст (7)	левый	737,5 - 738,5 км	159	50		na	na
Калафат	левый	793 - 796 км	700	550		2.00	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами, Ро-Ро и паромы
Четате	левый	810 - 813 км	800			na	na
Груя	левый	850 - 852 км	135			na	Na
Оршова	левый	853 - 957 км	1,060	100		4.00	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 3 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Дробета Турну-Северин (8)	левый	927 - 934 км	1,400	1,400		na	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами



Логистические процессы и морские магистрали II

							3 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Дубова (7)	левый	969 - 970 км	50			na	Na
Тишовица (7)	левый	981 - 984 км	270	270		4.00	Ж/д и авто сообщения  Операции с генеральными и навалочными грузами  2 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Свиница (7)	левый	994 - 996 км	170	30		na	Ж/д и авто сообщения  Операции с генеральными и навалочными грузами  2 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Дренкова	левый	1,015 - 1,017 км	270	270		na	Ж/д и автосообщения  Операции с генеральными и навалочными грузами  2 козловых крана, максимальная грузоподъемность 16 т
Молдова Веке	левый	1,047 - 1,050 км	1,073	560		3.00	Только авто сообщение  Операции с генеральными и навалочными грузами  3 козловых крана, максимальная грузоподъемность 5 т
Базиас (7)	левый	1,071- 1,073 км	na	na	na	na	Только авто сообщение



Силистра	правый	375 км	400	150	250	2.20	Только авто сообщение Пассажирский порт
Тутракан	правый	433 км	na	na	na	1.00	Только авто сообщение Операции с генеральными и навалочными грузами 1 козловый кран, грузоподъемность 5 т
Русе (9)	правый	484,2 - 497,63 км	5,000	2,630	2,370	3.2	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами, Ро-Ро, контейнерами и тяжелыми грузами 29 козловых кранов, 1 плавучий кран, максимальная грузоподъемность 100 т
Свиштов (10)	правый	554 - 558,3 км	1,100	922	180	2.5	Только авто сообщение Операции с генеральными и навалочными грузами 11 козловых кранов, 1 плавучий кран, максимальная





Логистические процессы и морские магистрали II

							грузоподъемность 20 т
Белене	правый	567 км	285	285	na	6.00	Ж/д и автосообщения Проект, операции с генеральными и навалочными грузами и контейнерами 2 козловых крана, максимальная грузоподъемность 480 т
Никополь	правый	597,55 - 597,9 км	30	na	na	na	Операции Ро-Ро
Сомовит	правый	608 км	400	354	354	2.2	Ж/д и автосообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 5 козловых кранов, максимальная грузоподъемность 5 т
Оряхово	правый	678 км	na	na	na	2,0	Операции Ро-Ро
Лом	правый	736 - 747,8 км	1,463	na	na	1.8	Ж/д и автосообщения Операции с генеральными и навалочными грузами 22 козловых крана, максимальная грузоподъемность 20 т
Видин (11)	правый	785 - 792,7 км	1,798	na	na	na	Ж/д и авто сообщения Операции с генеральными и навалочными грузами, Ро-Ро, контейнерами и тяжелыми грузами

Обратите внимание 1: расстояния на Дунае измеряются в морских милях от Сулины до Галац и в километрах от Галац до Улм.

Обратите внимание 2: включая причалы для пассажиров, ожидания и специализированные (бункеровка, рампы Ро-Ро, причалы для навалочных грузов)



Логистические процессы и морские магистрали II

- (1) Пассажирские, промышленные и коммерческие порты
- (2) Порты Нового Бассейна, Коммерческие и минеральных навалочных грузов и доки
- (3) Коммерческие порты и доки
- (4) Река и бассейн
- (5) Коммерческие и промышленные порты и Зона Чичу
- (6) Джурджу Рамадан, Джурджу Чорою и канал Плантаелор
- (7) Не порт, а только погрузочный объект
- (8) Пассажирские и коммерческие порты
- (9) Русе Булмаркет, Русе-Восток, Русе-Запад, Терминал Русе Ро-Ро и Центральный пассажирский причал Русе
- (10) Включая Свиштов-Силоза
- (11) Северный Видин, Южный Видин, Центральный Видин и Терминал автопаромов



**Приложение 8: Товары, перерабатываемые в речных портах Нижнего Дуная в Румынии (Бекет, Калафат, Кэлэраши, Чернаводэ, Четате, Чикиу Кэлэраши, Корабия, Дренкова, Джурджу, Молдова-Ноуэ, Молдова-Вече, Олтенице, Оршова, Тисовита, Турну-Северин) (в тоннах)**

		ВСЕГО	ПО ВСЕМ	ПОРТАМ
	Товары	2010	2011	2012
1	Зерновые	301,416	339,991	441,213
2	Продукты питания и корма	31,430	981	
3	Семена, масла и жиры	126,141	110,378	48,946
4	Дерево, топочное дерево	65,078	66,896	93,951
5	Удобрения, натуральные и химикаты	50,760	100,669	148,518
6	Сырьевые минеральные продукты (породы и гравий, гипс, сера, глина, мел, соль и т.д.)	1,600,114	1,112,205	1,691,308
7	Железная руда, металлолом	184,218	172,096	46,564
8	Твердое топливо (уголь, кокс и т.д.)	3,838	10,525	18,857
9	Нефть и газ	254,515	335,133	184,446
10	Известь, цемент, готовые строительные материалы	55,053	22,207	30,327
11	Стекло, стеклокерамика	515	550	
12	Металлы (черные и цветные)	3,021	5,598	29,053
13	Продукты из металла/стали	24,045	67,568	25,660
14	Машины, транспортные материалы	1,696	62	2,601
15	Контейнеры	69,781	46,224	15,374
	<b>ВСЕГО</b>	<b>2,771,621</b>	<b>2,391,083</b>	<b>2,776,818</b>
	Общее ко-во переработанных судов	2,487	2,506	2,598
	Румынские	2,064	1,909	1,873
	Иностранные	423	597	725



**Приложение 9: Товары, перерабатываемые в Международном свободном порту Джурджулешты и прогноз на 2012г. (в тоннах)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Нефтепродукты	3,727	14,895	38,455	60,769	92,997	100,000
Растительные масла	-	-	-	-	15,221	80,000
Зерновые	-	-	40,975	219,057	155,269	200,000
Щебень	1,48	1,15	-	86,329	52,861	150,000
Нефтяной кокс	-	-	-	-	-	40,000
Шлак	-	-	-	-	-	25,000
Генеральные грузы	-	-	-	-	-	15,000
Другие	-	-	-	5,056	4,693	5,000
Всего	5,207	16,045	79,43	371,211	321,041	615,000
Контейнеры TEU	-	-	-	-	-	10,000