

PORTUL INTERNAȚIONAL LIBER GIURGIULEȘTI – OBIECT STRATEGIC PENTRU ECONOMIA REPUBLICII MOLDOVA

Veaceslav BÂRDAN¹

GIURGIULEȘTI INTERNATIONAL PORT – A STRATEGIC OBJECTIVE FOR THE ECONOMY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Geopolitical events taking place in the Black Sea region in recent years, not only warned the bordering states or those in the region, but also the entire international community. This has caused neighboring countries to review their military doctrine and economic security issues. Moldova is in the proximity with the military conflict area in Ukraine that the only sea-river port that has a strategic role for the economy, and is also geographically vulnerable, should undertake a series of decisive measures. In this article we intend to examine the economic aspects of the activity of this port.

Keywords: fluvial-sea port, port terminals, goods transported, ships, port investment.

Transporturile maritime ale Republicii Moldova sunt într-o etapă incipientă de dezvoltare și aceasta se datorează faptului că primul complex portuar al republicii, cel de la Giurgiulești, a fost dat în exploatare abia la 26 octombrie 2006, după 10 ani de construcție. Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), unicul port din Republica Moldova accesibil pentru navele maritime, este situat la km 133,8 (a 72,2 milă maritimă) al fluviului Dunărea

în sudul Moldovei, fiind mărginit de România (respectiv, de Uniunea Europeană) și Ucraina. PILG beneficiază de o amplasare pe traseele internaționale de comerț și transport, cum sunt canalul navigabil Rin – Main – Dunărea, care unește Marea Neagră, 14 state europene și Marea Nordică; sistemele de cale ferată de standard european și rus, precum și rețeaua de drumuri internaționale. Amplasarea geografică este reprezentată în figura de mai jos.



Fig.1. Amplasarea geografică a Portului Internațional Liber Giurgiulești

Sursa: www.gifp.md

¹ Veaceslav BÂRDAN, doctor în științe, conferențiar universitar, Universitatea Tehnică a Moldovei.

Activitatea în Portul Internațional Liber Giurgiulești se efectuează în conformitate cu prevederile *Acordului de investiții „Cu privire la Portul Internațional Liber Giurgiulești”*, aprobat prin *Legea nr. 7-XV din 17 februarie 2005, Legea cu privire la Portul Internațional Liber Giurgiulești nr. 8-XV din 17 februarie 2005* și ale *Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și ÎCS „Danube Logistics” SRL din 21 aprilie 2005*.

PILG se întemeiază pe un termen de 25 de ani. Terenul aflat în hotarele teritoriului portului internațional este proprietate a statului. Hotarele și configurația teritoriului portului sunt determinate în planurile cadastrale în conformitate cu legislația cadastrală.

Având adâncimi disponibile ale apei de până la 7 m, portul poate primi atât nave fluviale, cât și maritime, iar importanța strategică constă în următoarele:

1) este unicul port fluvio-maritim direct de distribuție și transbordare în/din Republica Moldova;

2) reprezintă un centru regional de logistică la frontiera Uniunii Europene cu acces la căile de comunicație terestră, feroviară, fluvială și maritimă;

3) este o zonă excelentă pentru dezvoltarea afacerii, datorită poziționării sale strategice, infrastructurii de transport trimodale, mediului de preț rentabil, precum și regimului fiscal și vamal unic.

Astfel, prin intrarea în funcțiune a PILG, Republica Moldova a devenit parte componentă și a culoarului VII paneuropean de transport (vezi fig. 2), prin care se asigură navigarea fluvială până spre cursurile superioare ale Dunării, ajungând până la portul Passau din Germania la o distanță de 2 094 km.

CORIDOARELE PANEUROPENE CARE TRAVERSEAZĂ REPUBLICA MOLDOVA



Fig. 2. Culoarele (coridoarele) paneuropene care traversează Republica Moldova

Sursa: www.gif.md

Pe întreaga perioadă de activitate, PILG, conform situației din 01.01.2015, a beneficiat de un volum total de investiții ce au constituit 62,4 mil. dolari SUA, inclusiv

3,5 mil. dolari SUA pe parcursul anului 2014 [4].

Investitorul general, ÎCS „Danube Logistics” SRL, a investit 49,1 mil. dolari SUA,

iar SC „Trans Cargo Terminal” SRL, care a efectuat construcția și exploatarea terminalului cerealier, a investit 7,4 mil. dolari SUA. În afară de aceasta, menționăm că se realizează noi proiecte investiționale ale companiilor ÎCS „TRANS BULK LOGIS-

TICS” SRL (volumul investițiilor – circa 3,8 mil. dolari SUA), „Arbomax” SRL (0,9 mil. dolari SUA), „Iunastem” SRL (0,7 mil. dolari SUA) și „Dunav-TIR” SRL (0,4 mil. dolari SUA) etc.

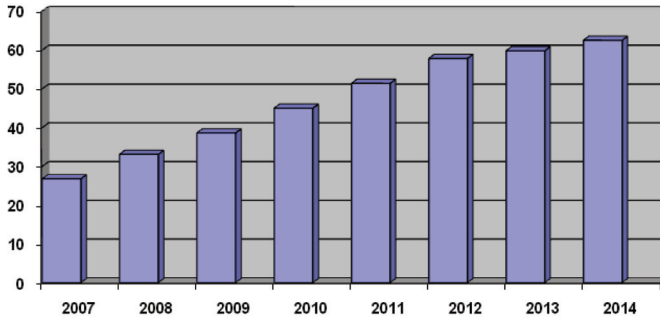


Fig. 3. Volumul cumulativ al investițiilor în PIL „Giurgiulești” la 1 ianuarie 2015, mil. dolari SUA

Sursa: <http://www.mec.gov.md/>

Moldova a îndeplinit cerințele Convenției Espoo, totodată, au fost respectate normativele și standardele internaționale, fiind întreprinse

măsurile de prevenire a situațiilor excepționale la PILG. Portul este în stare să primească nave maritime cu capacitatea de 10 mii tone.

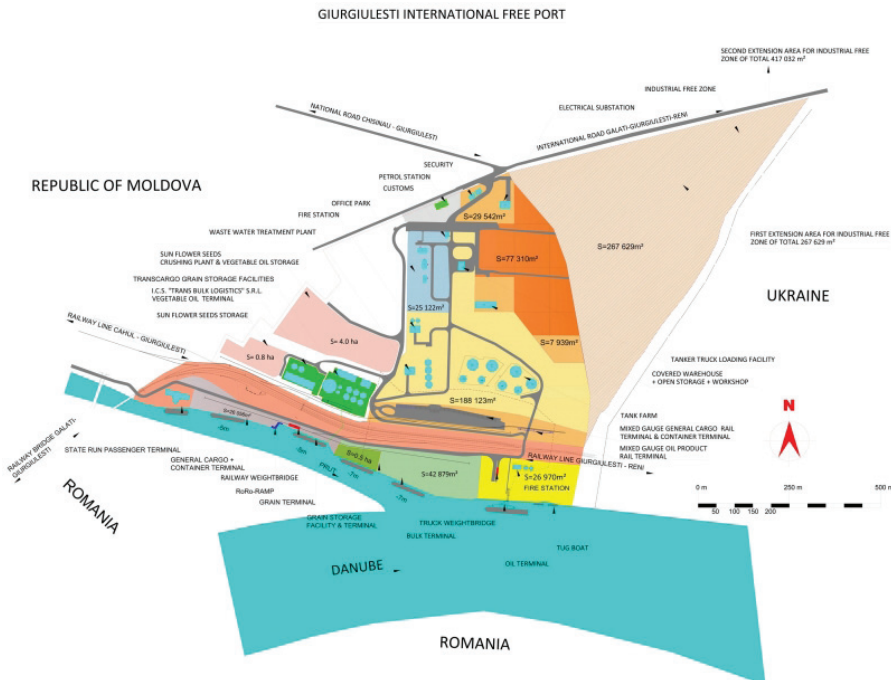


Fig. 4. Planul general al PILG

Sursa: www.gifp.md

Portul Internațional Liber Giurgiulești cuprinde o zonă de 120 ha (arendată pentru 99 de ani). Întreg teritoriul are statut de zonă economică liberă până în 2030. Danube Logistics în prezent ocupă o zonă de 55 ha, care este divizată în șase zone funcționale (terminale): (1) de petrol rafinat; (2) de uleiuri vegetale; (3) de produse cerealiere; (4) de mărfuri uscate în vrac; (5) de containere și mărfuri generale; (6) parcul de afaceri (zona de extindere pentru parcul de afaceri cuprinde în total 65 ha).

Prin construcția tronsonului de cale ferată de 49,7 kilometri Cahul – Giurgiulești, Moldova a unit portul său de pe Dunăre cu rețeaua de căi ferate naționale și a asigurat ieșire directă în UE prin Galați (România), ceea ce a majorat importanța strategică a obiectului [1, p. 367-373].

Terminalul petrolier este racordat printr-un sistem de conducte cu parcul de rezervoare și o stație de alimentare. Există posibilitatea de a reîncărca concomitent trei tipuri de produse petroliere. Terminalul include o dană pentru recepționarea tancurilor petroliere, 8 rezervoare pentru stocarea produselor petroliere cu o capacitate totală de depozitare de 63 600 m³ (capacitatea fiecăruia variind între 4 200 și 12 600 m³) și un utilaj de încărcare a autocisternelor, un sistem complex de pompare a produselor petroliere din vasele navale în rezervoare și din rezervoare în cisternele auto, precum și o rampă de încărcare a cisternelor auto.

Capacitatea anuală de transbordare a terminalului petrolier depășește 1 milion de tone. La 12 septembrie 2007 ÎCS „Danube Logistics” SRL, proprietarul și operatorul PILG, a primit primul tanc maritim încărcat cu produse petroliere, la terminalul său petrolier. Produsele petroliere sunt importate în Moldova de către ICS BEMOL TRADING SRL, care a navlosit tancul petrolier maritim *Arta* cu carcasă dublă, aflat sub pavilionul Barbados, pentru livrarea a

3 750 tone de produse petroliere. Benzina și motorina erau originare din România, de la rafinăria Petromidia, și corespundeau standardelor EURO 4.

În anul 2014, pe teritoriul terminalului petrolier al portului internațional, au fost importate 156,8 mii tone de producție petrolieră sau cu 17,1% mai puțin decât în anul precedent. Totodată, prin intermediul terminalului petrolier au fost exportate 6,8 mii tone producție petrolieră (în 2013–8,3 mii tone). La finele perioadei de raportare, încă circa 10 mii tone de produse petroliere erau depozitate.

Majoritatea produselor petroliere importate și livrate pe piața internă (66%) au fost comercializate la stațiile de alimentare cu combustibil ale ÎCS „Bemol Retail” SRL. Cealaltă parte a produselor petroliere a fost destinată pentru ÎCS „Petrom-Moldova” SA și „Rompétrol Moldova” SA. Investitorul general este disponibil să ofere serviciile terminalului și pentru alți agenți economici importatori de produse petroliere.

Terminalul cerealier a fost deschis la 24 iulie 2009, fiind al treilea obiect dat în exploatare în cadrul proiectului PILG, după Terminalul petrolier și Terminalul de pasageri (dat în exploatare la 17 martie 2009, după o investiție de 10 mil. dolari SUA). Investițiile în Terminalul cerealier au constituit 17 milioane dolari SUA. Prima navă cu grâne din Moldova a plecat din Terminalul de la Giurgiulești la 15 august și avea o încărcătură de 12 mii tone de grâu. Acest terminal are o capacitate de primire a 3 mii tone de cerealiere pe zi, prin intermediul transportului auto și feroviar, și o capacitate de încărcare a unităților de transport maritime de până la 7 mii tone, cu o viteză de încărcare de 300 tone pe oră.

În perioada anului 2014, prin intermediul Terminalului cerealier au fost exportate 354,5 mii tone față de 245,7 mii tone în 2013, iar importate 255,4 mii tone de pro-

ducție cerealiară. La finele anului, pe teritoriul Terminalului cerealiară erau depozitate 27,2 mii tone producție cerealiară, aduse de asemenea de către companiile autohtone. Volumul total al serviciilor de păstrare a cerealelor a constituit pentru perioada de raportare 53,5 mil. lei.

Terminalul cerealiară are o capacitate de prelucrare pentru export de până la 500 mii tone de cereale. Este dotat cu tehnică de laborator elvețiană de determinare a calității producției depozitate.

Pe parcursul anului 2014, Terminalul de mărfuri și-a sporit considerabil activitatea. Per ansamblu, prin intermediul terminalului au fost transbordate 131,3 mii tone de mărfuri, dintre care 77,2 mii tone de mărfuri importate în port din exteriorul țării și 54,1 mii tone exportate. Printre mărfurile importate/tranzitate pot fi evidențiate diverse materiale de construcție, metale, containere, produse ambalate etc. Terminalul, capabil să manipuleze mărfuri tipice în vrac, ocupă aproximativ 300 metri din malul râului cu o adâncime minimă a apei de 5 metri. Deja este disponibilă o suprafață de 4 ha pentru stocare în aer liber și o macara flotantă cu capacitatea de ridicare de 16 tone. În prezent „Dabune Logistics” negociază cu compania „Lafarge” un acord de transbordare și depozitare.

La 11 ianuarie 2012, societatea „Danube Logistics”, a dat în exploatare noul său Terminal de mărfuri generale și containere (TMGC). Terminalul dispune de un spațiu de depozitare deschis cu o suprafață de 2 hectare, de conexiune directă la calea ferată și are 48 de prize pentru containerele frigorifice. Echipamentul terminalului constă dintr-o macara portuară mobilă „Sennebogen” cu o capacitate maximă de ridicare de 70 tone, un stivuitor cu braț de macara extensivă „Kalmar” și două stivuitoare frontale. Adâncimea minimă a apei la terminal este de 5 metri. În 2014 volumul de mărfuri

containerizate transbordate a crescut, față de 2013, cu 69% până la 7 786 containere. Numărul total de containere importate în PILG a crescut cu 58% în comparație cu anul precedent. Aproximativ 57% ale importurilor de containere au originea din China, 10% din Spania, 6% din India, 5% din Turcia și 3% din Israel. În total importatorii moldoveni au primit mărfuri în containere din 49 țări pe parcursul anului 2014. Produsele cerealiare în containere au fost livrate din Giurgiu-lești în țări asiatice precum Indonezia, Malaysia, Taiwan, India și Filipine. Transportul maritim în containere a mai fost folosit și la exportul altor produse precum vin și băuturi spirtoase, nuci, fructe uscate, mere, suc de mere concentrat și zahăr. În total exportul mărfurilor containerizate a crescut cu 85%, iar mărfurile moldovenești au ajuns pe piețele a 43 de țări [3].

Terminalul de uleiuri vegetale din cadrul PILG funcționează din luna noiembrie 2011. „Trans Bulk Logistics” SRL, societate subsidiară a Grupului de Companii Trans-Oil, a construit și gestionează terminalul de uleiuri vegetale împreună cu societatea „Danube Logistics”. Terminalul are o capacitate de depozitare de 6 000 tone metrice și poate recepționa nave cu o capacitate brută de transport de până la 10 000 tone.

Trans-Oil Group of Companies este prelucrătorul exclusiv de oleaginoase cu o capacitate totală de prelucrare a aproximativ 300 000 tone metrice de ulei de floarea soarelui pe an. În ultimii 10 ani, această companie a fost primul exportator de produse cereale recoltate în Republica Moldova, cu o pondere de circa 70%. Trans-Oil Group of Companies are 14 instalații de depozitare a cerealelor industriale, iar prin intermediul terminalului portuar, pe care îl dețin, fac posibilă exportarea mărfurilor moldovenești pe piața internațională. Capacitatea totală de depozitare a cerealelor este de 750 000 tone metrice.

Dacă în anul 2013, prin port au fost exportate 35,3 mii tone de ulei vegetal, atunci în anul 2014 acest indice a crescut de 2,3 ori și a constituit 79,8 mii tone. Astfel, în anul 2014, prin intermediul terminalelor fluviale, au fost transbordate 729,1 mii tone de mărfuri diverse sau de 1,6 ori mai mult decât în anul precedent [4].

Actualmente, în portul internațional sunt înregistrați 47 de rezidenți. În perioada de gestiune au fost înregistrați 18 rezidenți și excluși 12. Din 80 de autorizații valabile la data de 1 ianuarie 2015, 31 au fost eliberate în domeniul comerțului angro, 21 – prestare de servicii, 15 – activitate de transport, 4 – construcții, 9 – alte genuri de activitate [4]. Un avantaj mare ce ar stimula activitatea agenților economici să-și desfășoare activitatea prin PILG este și acela că bunurile sau serviciile importate în PILG, exportate peste hotarele Republicii Moldova din PILG sau furnizate / prestate în cadrul PILG, sunt scutite de accize.

În anul 2014, volumul comerțului angro realizat în portul internațional a constituit 4 022,1 mil. lei sau cu 47,1% mai mult decât în 2013. De asemenea, în perioada de raportare, Investitorul general a continuat să presteze servicii portuare, volumul cărora a constituit 48,4 mil. lei sau cu 59,9% mai mult decât în perioada analogică din 2013. În afară de aceasta, Investitorul general a oferit altor rezidenți ai portului internațional servicii de arendă în sumă de 15,5 mil. lei și servicii comunale în sumă de 0,2 mil. lei. Volumul altor genuri de activitate, în perioada de raportare, a constituit 109,5 mil. lei, inclusiv lucrări de construcții – 11,1 mil. lei, leasing financiar – 8,6 mil. lei, activitate de depozitare – 4,9 mil. lei, servicii de brokeraj – 2,7 mil. lei. Volumul serviciilor oferite în cadrul activității de transport de la începutul anului a constituit 128,5 mil. lei. Volumul altor genuri de activitate în anul 2014 a constituit 41,4 mil. lei,

inclusiv lucrări de construcții – 7,2 mil. lei, leasing financiar – 7,1 mil. lei, activitate de depozitare – 11,9 mil. lei, servicii de brokeraj – 3,4 mil. lei.

În anul 2014, rezidenții au achitat diverse impozite și taxe în sumă de 296 mil. lei față de 258,5 mil. lei sau cu 15,9% mai mult față de anul 2013, inclusiv 171,1 mil. lei accize, 98,9 mil. lei TVA, 6,1 mil. lei impozit pe venit, 9,0 mil. lei pentru proceduri vamale și 6,9 mil. lei defalcări în fondul de asigurări sociale. Datoriile rezidenților față de buget, la finele perioadei de gestiune, a constituit 490 mii lei.

La 1 ianuarie 2015, numărul total al angajaților a fost de 432 persoane, care aveau un salariu mediu de 5 900 lei. Cele mai multe persoane au fost angajate de ÎCS „Danube Logistics” SRL (156), „Trans Cargo Terminal” SRL (84) și ÎCS „Trans Bulk Logistics” SRL (49). Volumul salariului calculat pentru anul 2014 a fost estimat la 30,5 mil. lei (24,3 mil. lei pentru anul 2013).

Pentru comparație, conform Raportului UNCTAD pentru 2014, statele vecine aveau sub pavilion național: România 137 nave comerciale, Ucraina – 565, Bulgaria – 273 și Turcia – 9 187. Chiar și unele state mari dispun de nave pe care este arborat drapelul țării noastre: Statele Unite ale Americii (19), Marea Britanie (10), Turcia (9), Norvegia și Grecia câte 3. Nicio navă din cele 485 nu aparține vreunui om de afaceri din Moldova. Pavilionul Moldovei este atât de solicitat de companii maritime pentru că le permite să plătească taxe mai mici, iar navele care nu mai sunt bune de nimic pot fi mai ușor trimise la fier vechi. Toate navele maritime înregistrate în Moldova au termenul de exploatare depășit. Din această cauză multe nave sunt implicate în diferite scandaluri internaționale sau naufragiază.

În Republica Moldova, organul de stat al puterii executive care execută funcțiile

de elaborare a politicii de stat și de reglementare normativ-juridică în domeniul transportului terestru, naval și aerian este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID). Activitatea în domeniul transporturilor în Republica Moldova este reglementată de acte normative de drept intern și de acte normative de drept internațional (convenții, acorduri multilaterale și bilaterale, protocoale etc.). Obiectivul strategic principal al politicii economice în domeniul transporturilor îl constituie accelerarea restructurării dezvoltării economiei moldovenești prin asigurarea unor condiții de deplasare sigure și eficiente în traficul intern și internațional de mărfuri și pasageri [2, p. 6].

La momentul actual, în Moldova sunt doar câțiva agenți economici care prestează servicii din domeniul transportului naval pe plan intern și pe plan internațional. Astfel, în subordinea MTID sunt următoarele organizații din domeniul transportului naval: Instituția Publică „Căpitania Portului Giurgiulești”; Întreprinderea de Stat „Portul Fluvial Ungheni”; Întreprinderea de Stat „Registrul Naval” și Întreprinderea de Stat „Bacul Molovata”. În afara celor enumerate, pe teritoriul Republicii Moldova activează și agenți economici privați ce prestează servicii în domeniul transportului naval intern, cel mai mare dintr-aceștia fiind operatorul PILG - ÎCS „Danube Logistics” SRL.

În timp ce Moldova devine o putere maritimă, pierde tot mai mult din încrederea internațională. Pentru a obține pavilionul Moldovei, proprietarul unei nave trebuie să depună un set de peste 20 de documente, printre care originalul și copia actelor de identitate ale proprietarului, certificatul de bună stare de navigabilitate a navei și copia poliței de asigurare, inclusiv pentru eventuale pagube provocate prin luarea cu petrol. În cel mult zece zile lucrătoare, autoritățile moldovenești includ nava în registru.

Pe plan internațional, din cauza facilității în acordarea dreptului de arborare a pavilionului țării, Moldova nu are o imagine tocmai bună. Deja de cinci ani suntem în lista neagră a Memorandumului de la Paris. În ultimii ani, coeficientul în baza căruia Moldova este ținută în lista neagră, s-a diminuat considerabil, de la 3,31 de puncte la 1,95.

Analiști economici au precizat de mai multe ori că navele înregistrate în Republica Moldova au termenul de exploatare depășit și sunt bune de dus la fier vechi, chiar dacă dețin certificate ce atestă o stare tehnică bună și au dreptul să navigheze. Aceștia mai spun că ar fi mult mai ieftin să scoți din uz un vas aflat sub pavilion moldovenesc, fapt care îi determină pe mulți proprietari să-și înregistreze navele la noi înainte de a le da la fier vechi.

Transporturile fluviale există în republică din cele mai vechi timpuri, teritoriul fiind străbătut de două artere principale: Nistru și Prut. Lungimea totală a căilor navigabile fluviale constituie 588 km. Rentabilitatea acestui transport se explică prin costurile reduse de transportare. Principalele mărfuri transportate rămân a fi materialele de construcție. Transportul naval se realizează în principal pe sectoarele Cosăuți – Dubăsari și Tighina – delta râului Nistru – cale navigabilă internă de importanță internațională E 90-03 și pe sectorul Ungheni – delta râului Prut – cale navigabilă internă de importanță internațională E 80-07, inclusă în coridorul VII – Dunăre a programului TACIS. Pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova este posibilă efectuarea transportului mărfurilor prin intermediul garniturilor compuse din remorchere-împingătoare și barje cu capacitatea de încărcare de până la 1 000 tone pe râul Nistru și până la 600 tone pe râul Prut.

Principala problemă cu care se confruntă actualmente transporturile fluvia-

le din Republica Moldova constă în lipsa unei infrastructuri amenajate ce ar face față actualelor cerințe și ar permite exploatarea avantajelor economice și ecologice ale acestui tip de transport. Navigația pe Prut nu a fost posibilă decenii în șir, căci pe aici trecea granița fostei URSS.

La 1 iulie 2013, după o stagnare de 25 de ani, în premieră a fost relansată navigația pe Prut, care a ajuns până la Cahul, noua cale fiind străbătută atunci de o barjă încărcată cu 550 de tone de pietriș (cu toate că între 1870–1940 au existat structuri bine organizate care reglementau circulația ambarcațiunilor ce transportau grâne și materiale de construcție, în principal, navele aveau o încărcătură de până la 600 de tone, vasele de dimensiuni mai mici ajungeau în segmentul superior al râului, iar pe sectorul Nemțeni – Leova navele aveau un pescaj de cel mult 1,05 metri, în timp ce de la Leova până la Dunăre puteau circula vase al căror corp se afunda până la 1,20 metri sub nivelul apei).

Pentru redarea navigabilității râului Prut pe sectorul Cahul – Cantemir, cu lungimea de 70 km, s-au investit cca 800 mii de lei de către Portul fluvial Ungheni. Astfel cele 4 barje de care dispune Republica Moldova pot să navigheze de la Giurgiulești până la Cantemir. În perspectivă urmează să fie transportate anual până la 300 mii de tone materiale de construcții, acest tip de transport fiind considerat unul sigur, eficient din punct de vedere al consumului de energie, mai cruțător față de drumuri, dar și mediu. O tonă de marfă transportată pe apă costă 22 de lei moldovenești, față de 100 de lei, cât se plătește pentru varianta rutieră, iar după calculele Ministerului Transporturilor, transportarea producției cu transportul naval ar putea fi și de cca 7 ori mai ieftină decât cu transportul auto.

Eventualul transport de pasageri se poate face doar cu nave cu o capacitate de 20-25 de persoane. Către sfârșitul anului 2015, navigația comercială urmează să ajungă până la Ungheni.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. Bârdan V., *Republica Moldova și „porțile” ei spre lumea civilizată*. În: *Materialele Conferinței științifice internaționale „Managementul întreprinderii în mediul economic contemporan”*, 24-25 septembrie 2009. Chișinău: Evrica, 2009, p. 367-373.
2. Alcaz T., Russu V., Oprea A., *Managementul transporturilor. Complexul de transport*. Partea I, Chișinău: Universitatea Tehnică a Moldovei, 2006, 236 p.
3. www.gifp.md (accesat 21.06.2014).
4. <http://www.mec.gov.md/> (accesat 11.04.2015).
5. *Raportul privind activitatea Portului Internațional Liber „Giurgiulești” pentru anul 2014, prezentat de Ministerul Economiei și Comerțului*.