

CERCETAREA CAPACITĂȚII COMPETITIVE A „PORTULUI INTERNAȚIONAL LIBER GIURGIULEȘTI” ÎN RAPORT CU PORTURILE VECINE

Autor: Snejana GÎSCĂ
Conducător științific: dr.conf. univ. Tudor ALCAZ

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: Oferirea unei viziuni clare a poziției portului Internațional Liber Giurgiulești pe fonul competitiv cu porturile vecine, poate reliefa noi abordări strategice și respectiv noi perspective de dezvoltare. Acest port constituie unicul acces direct al Moldovei la râul Dunărea și astfel la comerțul maritim internațional. Considerând amplasarea sa favorabilă, Portul Giurgiulești are potențialul de a oferi avantaje importante în ce privește comerțul din și în Republica Moldova. Acesta poate deveni un factor de succes deosebit de important care ar putea facilita fluxurile de import, export și tranzit pentru Moldova. Respectiv, principalul considerent este avantajul competitiv specific în baza căruia Moldova poate participa în comerțul global prin intermediul Complexului Portuar Giurgiulești.

Cuvinte cheie: capacitate competitivă, analiză cantitativă, analiză calitativă, analiza SWOT.

1. Analiza Porturilor Dunărene Concurente și a celor relevante Mării Negre

Cele trei porturi Dunărene identificate ca direct concurente cu portul Giurgiulești sunt:

- Portul Galați din România;
- Portul Reni din Ucraina;
- Portul Ismail din Ucraina.

Fiind amplasate pe malurile râului Dunărea sunt navigate de vase maritime și fluviale până la 10.000 DWT și sunt clasificate ca porturi maritime.

În directă vecinătate cu portul Giurgiulești la mai puțin de 10 km depărtare se află Galați și Reni, la o distanță mai mare de aproximativ 70 km se află Ismail. În următoarele tabele se compară porturile direct concurente după parametrii lor principali. În primul tabel se prezintă parametrii cantitativi.[1]

Tabelul 1. Analiza Cantitativă a Porturilor Dunărene Concurente

	Giurgiuleți	Galați	Reni	Ismail
1	2	3	4	5
Circulația mărfurilor (2010)	0,47 milioane tone (0,38 milioane tone în 2011)	(0,38 milioane tone în 2011) 6,4 milioane tone	1,6 milioane tone	6,6 milioane tone
Capacitate (2010)	1 – 1,5 milioane tone	17,1 milioane tone	14,5 milioane tone	8,5 milioane tone
Capacitate liberă	80%	63%	89%	22%
Cota (2010):	2010:	2009:	2010:	2010:
- Import	- 40,7%	- Intern	- 0%	- 0,9%
- Export	- 59,3%	40,1%	- 20%	- 79,4%
- Tranzit	- 0%	- Extern	- 80%	- 18,7%
- Națională	- 0%	59,9%	- 0%	- 1,0%
Produse (2010)	- Petrol brut - Grâne - Mărfuri generale - Pietriș și nisip - Container	- Minereuri - Metale - Pasageri	- Petrol (37,6%) - Minereuri (23,7%) - Grâne (21,4%) - Metale (4,5%) - Cărbune (1,2%) - Container (1,4%)	- Minereuri (61,2%) - Cărbune (26,6%) - Metale (3,7%) - Cocs (3,0%) - Materiale de construcție (1,4%)

1	2	3	4	5
Adâncimea minima la dană	7,30 m (Terminalul de produse petroliere Danube) 5 m (terminalul de la Prut)	7,30 m	7,50m	7,50m
Mărimea acceptabilă a vasului	7.000 DWT (pentru grâne, mărfuri în vrac, marfuri genelale)	10.000 DWT	10.000 DWT	10.000 DWT
Zonă portuară	120,0 ha	86,4 ha	94,0 ha	107,5 ha
Zonă de stocare	5,0 ha	54,6 ha	22,5 ha	22,1 ha
Lungimea totală a danei	1.000 m	7.065 m	3.927 m	2.619 m
Capacitate de parcare pentru camioane	10	45	0	0

Sursa: Revista „Porturile Ucrainei Plus” februarie 2011(N° 103), Administrația Porturilor Dunării Maritime, Căpitania Portului, MTID, Consultantul

Conform datelor afișate în tabelul de mai sus, putem concluziona că lideri în privința volumelor totale transportate se află porturile Ismail și Galați, pe când performanțele portului Reni au scăzut în timp.

Cu toate acestea Reni deține cota cea mai mare de tranzit de 80%, determinată în majoritar de tranzitul prin Moldova. Toate cele patru porturi manipulează produse în vrac precum cărbune, minereu de fier și materiale de construcție, în plus petrolul brut și grânele reprezintă o altă cotă semnificativă printre produsele manipulate și de asemenea aceste porturi au capacitate adițională pentru a-și mari volumele.

Prognozarea rolului portului Giurgiulești pe acest fon concurențial presupune atingerea în decursul a zece ani a volumelor maxime transportate. Cu toate acestea chiar dacă portul Giurgiulești ar reuși dublarea volumelor de mărfuri la peste 1 milion de tone, aceasta ar reprezenta o cotă-parte totală de 5% comparativ cu Ismail, Reni și Galați. Astfel deja se ia în considerație faptul că Giurgiulești ar putea prelua volume parțiale de la portul Reni. Însă prognoza volumelor depinde nu doar de condițiile tehnice, dar și de factorii „organizaționali”.

Precum se observă în următoarea matrice, cele patru porturi sunt comparate pe cale calitativă[2].

Tabelul 2. Analiza Calitativă a Porturilor Dunărene Concurente

Portul	Giurgiu lești	Galați	Reni	Ismail
Facilități multimodale	+	+	+	+
Conexiune feroviară cu Moldova	++	-	+	-
Conexiune rutieră cu Moldova	++	-	+	-
Capacitate liberă (2009)	++	+	++	+
Adâncime a apei la dană	-	+	+	+
Mărime acceptabilă a vasului	-	+	+	+
Zonă de stocare existentă	+	++	+	+
Posibilitate de extindere a zonei de stocare	++	++	+	+
Zonă liberă economică	+	+	+	-
Parcare pentru camioane	+	++	-	-
Port de iarnă	-	+	+	-
Proceduri vamale pentru transport din	++	--	--	--

Moldova				
---------	--	--	--	--

Sursa: Revista „Porturile Ucrainei Plus” februarie 2011(N° 103), Consultantul

Avantajele principale ale PILG sunt că mărfurile care ajung la port trebuie să treacă doar vama moldovenească. Spre deosebire de mărfurile expediate către oricare alt port concurent destinate pentru Moldova, acestea trebuie întâi să treacă prin vama românească sau ucraineană și apoi din nou prin cea moldovenească. Doi factori principali care se întrevăd privind situația actuală sunt în primul rând, că Giurgiulești are un **dezavantaj** competitiv din cauza *adâncimii limitate* a apei și *mărimilor acceptabile limitate a vaselor*. În al doilea rând, se poate observa că portul Reni este concurentul principal în zona hinterlandului moldovenesc, aceasta însemnând, excesul de export pentru porturile Ismail și Reni.

Astfel, nu se așteaptă ca portul Giurgiulești să poată manipula volumele respective de tranzit din Ucraina sau Rusia datorită ocolirii geografice. Cu toate acestea, volumele de export din Moldova care curent sunt direcționate prin Reni, pot fi fluxuri potențiale de transport ce urmează a fi transferate la portul Giurgiulești. Însă, odată cu finalizarea terminalului de cale ferată cu ecartament combinat din cadrul portului se deschide oportunitatea transbordării de mărfuri din UE spre CSI și invers. În plus, operatorul Portului Internațional Giurgiulești, compania Danube Logistics a introdus un serviciu săptămânal de transportare a containerelor între Giurgiulești și Chișinău, realizată cu o garnitură de tren în cooperare cu Calea Ferată a Moldovei.

Astfel, importurile și exporturile din România ar putea fi direcționate parțial prin Complexul Portuar Giurgiulești. De aceea, Danube Logistics a mărit cu 50% capacitatea navei în contextul cererii în creștere a pieții pentru serviciul de transportare a containerelor între Terminalul de Container Constanța Sud și RM.[3]

În ceea ce privește porturile de la Marea Neagră, adică din Odessa, Ilciovska și Constanța nu pot fi clasificate în calitate de concurenți direcți ai porturilor de la Dunăre din cauza accesului direct pe care îl au la mare și fiindcă pot deservi vase de dimensiuni mai mari până la Panamax, în mare parte limitate de Strâmtoarea Bosfor. Cu toate acestea, porturile de la Marea Neagră servesc ca puncte de servicii feeder pentru porturile Reni, Giurgiulești și Galați. Astfel, porturile dunărene concurează pentru transporturile în hinterland cu porturile Mării Negre din cauză aceluiași interes de acoperire a hinterlandurilor. Astfel, cele trei porturi investigate de la Marea Neagră manipulează în total un volum de 6 ori mai mare decât cel al porturilor Galați, Reni, Giurgiulești și Ismail.

2. Analiza SWOT

Avantajele și dezavantajele portului Giurgiulești pe lângă analiza competitivă și cea a prognozării traficului sunt rezumate în bază a următoarele caracteristici:

- Zona de hinterland pentru import/export;
- Potențial pentru fluxurile de tranzit;
- Adâncimea bazinului portuar;
- Posibilități de extindere;
- Capacitate;
- Produse;
- Concurență directă cu alte porturi;
- Costurile lanțurilor de furnizare pentru serviciile de feeder;
- Conexiunea la rețeaua feroviară.

Zona de Hinterland pentru Import/Export:

În prezent, doar portul Reni acoperă parțial hinterlandul Republicii Moldova. Acest lucru este de înțeles fiindcă Reni este amplasat chiar la hotar cu Moldova și procedurile vamale sunt mai simple decât, de exemplu la hotarul dintre Moldova și România. Un alt considerent este faptul că linia ferată din Reni spre hinterlandul Ucrainei oricum traversează Moldova. Pe scurt, portul Reni reprezintă un concurent al Portului Giurgiulești, în special în ce privește manipularea grânelor, respectiv obiectivul strategic al portului Giurgiulești trebuie să fie preluarea acestei cote de la portul Reni. [4]

Cu toate că portul Galați este localizat în apropiere de hotarul cu Moldova și în port există acces feroviar cu ecartament larg, conexiunea cu Moldova este oarecum dificilă, atât pe cale feroviară cât și rutieră privind zona hinterlandului moldovenesc. Mai mult, România fiind o țară membră a UE, există proceduri vamale complicate. Din Ismail nu se transportă mărfuri spre zona hinterlandului moldovenesc deoarece Ismail este mai îndepărtat de Moldova decât porturile Reni sau Galați și conexiunile feroviare și rutiere sunt în stare rea. Pe de altă parte, nu este nici un avantaj clar în alegerea portului Giurgiulești pentru deservirea României sau Ucrainei. Porturile Odessa și Ilciovsk nu servesc doar ca centre pentru porturile dunărene, dar de asemenea sunt bine localizate pentru deservirea directă a hinterlandurilor Ucrainei și Moldovei.

Potențial pentru fluxurile de tranzit:

Distanțele geografice pentru transporturi, folosirea portului Giurgiulești pentru transportul de tranzit prin Moldova de exemplu spre Ucraina, România sau Rusia nu aduce beneficii evidente. Porturile din Galați, Reni și Odessa sunt mai bine amplasate pentru preluarea acestor fluxuri de tranzit. Complexul Portuar Giurgiulești ar putea fi capabil să importe și exporte cargo pentru România, ca flux de tranzit prin Moldova. În acest caz portul Giurgiulești va concura direct cu portul Galați, inclusiv cu dezavantajul procedurilor vamale adiționale. Pe lângă potențialul pentru fluxurile de tranzit, activitatea de bază a Complexului Portuar Giurgiulești va fi importul și exportul în special pentru Republica Moldova.

Adâncimea bazinului portuar:

Cel mai evident dezavantaj competitiv al portului Giurgiulești este adâncimea mai mica a apei de doar 5 m la terminalele de mărfuri generale, în vrac și grâne. Aceasta limitează mărimea vaselor la maximum 7.000 DWT. Toate porturile concurente sunt capabile să primească vase fluviale-maritime de 10.000 DWT.[5]

Danube Logistics are posibilitatea de a mări fațada portului cu 300 m, cu o adâncime de 7 m adecvată pentru manipularea vaselor pentru mărfuri în vrac și mărfuri generale.

Posibilități de extindere:

Zona de stocare a portului Giurgiulești direct de la peretele de chei este limitată, dar mai are capacitate nefolosită. Trebuie precizat că profilul actual al terenului este greu de amenajat din cauza pantei ușoare spre dealurile apropiate de zona danei. Oricum, un avantaj considerabil este spațiul larg și liber de peste 55 ha din Parcul de Afaceri. În această zonă portul Giurgiulești poate oferi servicii de stocare pe termen lung și alte servicii logistice cu valoare adăugată. Acesta constituie un punct unic de vânzare și un avantaj competitiv în comparație cu alte porturi de pe Dunăre.

Capacitate:

Cît privește prognoza volumelor totale de mărfuri din regiune, capacitatea de manipulare nu se anticipează a fi un factor limitator în următorii ani. Aceasta înseamnă că Portul Giurgiulești trebuie să concureze în baza altor criterii (ex: calitatea serviciilor, transparență, nivelul tarifelor, servicii cu valoare adăugată, cum ar fi procedurile vamale etc.).

Produse:

În afară de petrol, grâne, pietriș și nisip, mărfuri potrivite pentru portul Giurgiulești sunt cementul, cărămidile, fertilizatorii și mărfurile înghețate. Pe de altă parte, mărfuri cum ar fi cărbunele sau fierul vechi sunt mai puțin optimale pentru portul Giurgiulești, în dependență de cererea de piață anticipată pentru aceste sectoare. Un risc firesc pentru un port conectat la Moldova este numărul limitat de diferite tipuri de mărfuri cargo. Astfel portul Giurgiulești depinde direct de câteva ramuri, inclusiv de pericolul slăbirii unui sector care va face dificilă compensarea volumelor manipulate prin alte tipuri de mărfuri.

Costurile lanțurilor de furnizare pentru serviciile de feeder:

În ceea ce privește Taxa Totală de Manipulare (THC) aceasta este mai mare în Odessa, aici fiind adăugate tarife adiționale ca taxa pentru re-expedierea portuară, mai mult procedurile problematice de frontieră sunt un factor critic. Portul Internațional Liber Giurgiulești servește ca drum de ocolire alternativ în evitarea transportului prin regiunea transnistreană și a costurilor de manipulare mai mari. Manipularea în Constanța este mai puțin costisitoare decât în Odessa, dar distanța transportului pe camion la Chișinău este

mai lungă (aproximativ 450 km) și costă aproximativ de la 800 EUR/TEU până la 1.000 EUR/TEU, însă transportul alternativ pe cale ferată va contribui semnificativ la reducerea costurilor. Cu toate acestea, costurile pentru serviciul feeder și pentru manipulare adițională în portul Giurgiulești se reduc, deși, prețul de piață depinde de factori ce țin de comerțul internațional cu containere, și majoritatea acestora nu poate fi influențată deloc de managementul portului Giurgiulești. [6]

Conexiunea cu rețeaua feroviară:

Multe porturi interioare din toată Europa au fost dezvoltate ca noduri de transbordare trimodală. Porturile dunărene din Germania, Austria transbordează volume mai mari prin intermediul căii ferate decât pe râu. Prin urmare, Portul Giurgiulești poate obține volum adițional prin dezvoltarea conexiunilor de cale ferată.

În ceea ce privește operațiunile feroviare, un alt avantaj al Complexului Portuar Giurgiulești este faptul că portul este situat la frontieră, între rețelele feroviare cu ecartament combinat. Odata finisat terminalului cu ecartament combinat, portul Giurgiulești va atrage mai multe volume de tranzit din și spre România și alte țări UE. În plus, transportul feroviar poate deveni mai important pentru fluxurile de import și export între Moldova și Europa de Vest. Actualmente, doar Galați este conectat la ambele sisteme de ecartament, în timp ce Reni și Ismail nu au linii feroviare cu ecartament mixt.

Recapitulând cele afirmate mai sus putem reflecta astfel punctele forte/oportunitățile, cât și punctele slabe/amenințările prin intermediul analizei SWOT, fig. 1.

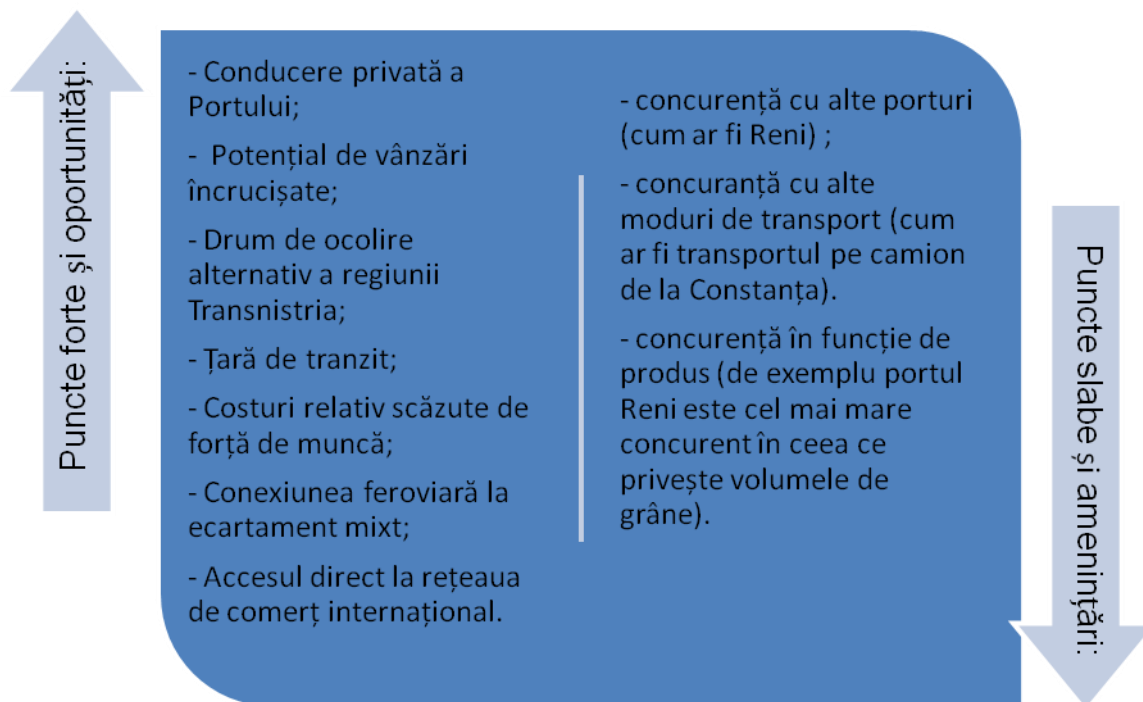


Fig. 1 Analiza SWOT

Prin urmare, promovarea punctelor forte, diminuarea acelor slabe și prevenirea amenințărilor pot conduce la instalarea Complexul Portuar Giurgiulești ca fiind un factor de succes extrem de important, care poate promova importurile, exporturile și fluxurile de tranzit pentru Moldova. Principalul motiv este avantajul competitiv specific în baza căruia Moldova poate participa direct în comerțul mondial prin intermediul Complexului Portuar Giurgiulești.

Bibliografie

1. Caraiani G., Serescu M., „Transporturile maritime”, Editura Lumina Lex, București, 1998.
2. Ciortan R., *Porturi și amenajări portuare*, Editura AGIR, București 2012, p. 307.
3. http://www.transport-logistica.md/docs/romanian/TechReport_GiurgiulestiPort_Romanian_Nov2012.pdf

4. <http://gfez.md/ro/home>
5. <http://mec.gov.md/planificare-strategica/prognoza-actualizata-a-indicatorilor-macroeconomici-pentru-anii-2014-2016-coordonata-cu-fmi/http://www.gifp.md/ro/page/57/Operator>.
6. http://facultate.regielive.ro/cursuri/management/strategii_concurentiale-28541.html.
7. <http://www.searates.com/ru/reference/terminals/>.
8. <http://ru.scribd.com/doc/68870616/7/Lucr%C4%83ri-%C5%9Fi-amenaj%C4%83ri-ale-acvatoriului-portuar>.