

ANALIZA JURIDICĂ A FUNCȚIONĂRII PORTULUI INTERNAȚIONAL LIBER GIURGIULEȘTI

Autor: Corneliu FRIDJIOI
Conducător științific: I. s. Nina GARȘTEA

Universitatea Tehnică a Moldovei

***Abstract:** Darea în exploatare a Portului Internațional Liber Giurgiulești este un fenomen foarte benefic pentru RM. Odată cu deschiderea acestui terminal, Moldova își creează o piață de desfacere foarte mare. Transportul maritim este și va fi cel mai eficient mijloc de transport, aici se pot transporta încărcături foarte mari cu un cost mic. Prin acest terminal se importă produse petroliere care sunt aduse din Grecia și livrate în RM, și se exportă produse cerealiere. Primul tanc de cereale sa încărcat pe data de 05-10-2009. Toate aceste procese duc la creșterea economică a țării.*

Cuvinte cheie: BERD; ZEL; BEMOL; PILG, Portul Internațional Liber Giurgiulești

Anul trecut în Portul Internațional Liber Giurgiulești a sosit primul „tancher”, care a livrat produse petroliere pentru rețeaua stațiilor de alimentare auto a companiei BEMOL. Acesta este deja al doilea transport (tancher) al companiei care introduce în țară combustibil de calitate înaltă Euro 5 (din 1 ianuarie a.2009 a intrat în vigoare nouă decizie a Uniunii Europene cu privire la utilizarea combustibilului ce corespunde standardelor Euro 5).

Acum câțiva ani în urmă soarta proiectului de la Giurgiulești era sub un mare semn de întrebare. Mai mult ca atât, proiectul era numit unul de aventură, se vorbea despre lipsa de perspectivă și chiar îndoielnic. Însăși construcția terminalului petrolier la Giurgiulești, dar la bun început era preconizat doar terminalul petrolier, a fost început în baza acordului dintre Guvernul RM, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), compania „Tirex-Petrol” SA și investitorii greci, care a fost ratificat de către Parlamentul RM. Terminalul de la Giurgiulești era unul dintre cele mai de mari proiecte realizate de Moldova cu suportul BERD. Costul total al proiectului constituia 38 mln. USD, dintre care 25,5 mln. USD s-a obligat să le investească BERD. În SA „Terminal” 41% din acțiuni aparțineau Moldovei, 39% - companiei grecești „Technovax” și 20% - BERD.

Însă, către începutul anului 2001 s-a clarificat că finalizarea construcției conform proiectului inițial este imposibil, deoarece Guvernul RM nu poate asigura descărcarea (transbordarea) produselor petroliere în volum de 1 mln. tone anual. BERD și alte bănci au încetat finanțarea. Conform proiectului, terminalul trebuia să fie dat în exploatare către mijlocul anului 1999, dar în rezultatul suspendării lucrărilor proiectul a fost realizat doar în volum de 50-60 %. Compania „TECHNOVAX” S.A. a întreprins un șir de acțiuni întru apărarea intereselor sale, inclusiv pînă la adresarea în arbitrajul internațional.

În anul 2001 Guvernul RM a anunțat intenția de disponibilitate sa de a finisa construcția terminalului petrolier, proiect care la acel moment a supraviețuit deja patru cabinete de miniștri. În caz contrar republica ar fi fost în situația de a achita partenerilor la proiect, doar sub formă de amenzi lunare suma de 5,9 mii USD. În februarie 2002 acționarii SA „Terminal”, Guvernul RM, BERD și „TECHNOVAX” au căzut de comun acord să ofere autorităților Moldovei posibilitatea de a găsi termen de pînă în ianuarie 2003 un investitor pentru vânzarea către acesta a obiectului nefinalizat. Au început căutările unui investitor strategic. Interesul său către terminal, de la bun început a fost manifestat de către Guvernul Moscovei și personal Iurii Lujkov, autoritățile Sankt-Petersburgului, companii cunoscute rusești, reprezentanții Ordinului Maltez, iar în august 2002 întreprinderea rusească „Portul maritim Azov” și-a anunțat disponibilitatea să înceapă, termen de o lună, construcția portului în Giurgiulești.

Necătfînd la toate acestea, doar la sfîrșitul anului 2004 a fost stabilit un investitor real. Acordul cu holdingul azer Azpetrol International Holding BV a fost semnat nemijlocit înainte de revelion – în 30 decembrie.

Documentele prevedeau nu doar vânzarea către grupul de companii Azpetrol a terminalului nefinisat dar și obligația investitorului de a achita datoriile Moldovei față de BERD (iar acestea din urmă constituiau împreună cu amenzile 24,6 mln. USD), construcția și darea în exploatare a terminalelor petroliere, de prelucrare a încărcăturilor și de pasageri la Giurgiulești, construcția rafinării și unei rețele din 50 stații de alimentare în Moldova. Compania „Azpetrol” și-a anunțat atunci intenția de a investi în terminalul de la

Giurgiulești, cât și în dezvoltarea afacerii sale în Moldova o sumă de peste 250 mln. USD. În scopul asigurării punerii în aplicare a prevederilor acordului investițional Parlamentul RM a adoptat în februarie 2005 legea „Cu privire la Portul Internațional Liber „Giurgiulești””.

Dar nu a trecut nici un an de zile de la semnarea contractului iar investitorului i sau început un șir de probleme în țara de origine. Azpetrol International Holding BV a suportat pierderi esențiale din cauza expropriării unei părți din activele (bunurile) sale de către guvernul azer. Soarta proiectului din nou a fost pusă sub semnul întrebării. Situația s-a schimbat în iunie 2006, când companiile-fiice ale holdingului azer înregistrate în Moldova – Azpetrol SRL, Azertrans RL și Azpetrol Refinery SRL au fost achiziționate de către compania olandeză EasEur Holding BV care se specializează pe investițiile în sectorul energetic al țărilor din Europa de Est. Proiectul din Giurgiulești a fost prima intervenție investițională a holdingului pe teritoriile din est, realizată din contul atragerii mijloacelor unui șir de fonduri internaționale cu capital venciur.

La 12 septembrie 2007 terminalul din Giurgiulești a primit primul petrolier maritim cu produse petroliere pentru compania BEMOL, companie creată de către investitorul strategic EasEur Holding pentru construcția și exploatarea rețelei de stații de alimentare în Moldova. Primirea și transbordarea produselor petroliere a fost operată de altă întreprindere a holdingului – Danube Logistics, care la rândul său apare drept proprietar și operator al Portului Internațional Liber Giurgiulești (PILG).

Despre proiectul de la Giurgiulești și planurile investitorului olandez cu privire la realizarea acestuia am discutat cu vicepreședintele EasEur Holding Tomas Moozer.

În anul trecut (2008) sau axat pe proiectarea portului cargo. În mod obligatoriu, trebuie să terminăm examinarea impactului construcția acestui obiect asupra mediului ambiant atât al Moldovei cât și al statelor învecinate. În afară de aceasta trebuie să fie asigurate și toate riscurile cu care ne puteam ciocni în timpul construcției portului cargo și activității acestuia. Au fost și un șir de cercetări care au stat la baza procesului de proiectare a portului. Proiectul a fost elaborat de către compania austriacă Oehlinger+Metz în colaborare cu proiectanții moldoveni. Acum proiectul de proiectare a luat sfârșit și noi pregătim actele pentru desfășurarea tenderului pentru dreptul de construcție a portului cargo. Pe parcursul următoarelor două săptămîni se preconizează să începem prima fază a tenderului.

Construcția portului se va începe cu construcția debarcaderului și terminalului pentru cereale. Vor fi construite și alte debarcadere ale terminalului destinate pentru depozitarea materialele de construcție, containere și alte încărcături. În afară de aceasta va fi construit un debarcader special destinat pentru prundiș, nisip și alte mărfuri încărcate în vrac în cantități mari. În port va fi instalată o macara de capacitate de încărcare care va fi utilizat pentru deplasarea încărcăturilor.

Portul de pasageri, conform graficului de lucru, se preconizează a fi construit către anul 2010. Statul însă a hotărît să facă acest lucru mai devreme. Din acest motiv o parte a lotului de pământ destinată pentru construcția portului de pasageri a fost transmisă către stat de întreprinderea-fiică a companiei Danube Logistics. În anul trecut sa semnat cu guvernul un acord în acest sens.

Ea va continua să respecte toate prevederile acordului investițional încheiat cu Guvernul RM. Acordul prevede activitatea noastră în trei direcții: construcția stațiilor de alimentare, portului cargo și a rafinării. Ce va produce în final această uzină – produse petroliere sau biocombustibil, trebuie să decidem acest lucru de comun acord cu guvernul în a două jumătate a anului curent. Conform graficului de lucrări pe care trebuie respectat, primul trebuia să fie dat în exploatare terminalul petrolier, după aceasta rețeaua de stații de alimentare, portul cargo (marfar) – pînă în 2010 și rafinăria – pînă în 2012.

Dacă e să ne întoarcem la biocombustibil, apoi încă jumătate de an în urmă aceasta era o temă foarte interesantă din cauza prețurilor mari la petrol. Necătfînd la scăderea prețurilor la produsele petroliere, eu consider că producerea biocombustibilului are un mare potențial în Moldova. Datorită producerii unei mari cantități de materie primă (porumb, grîu) pentru producerea biocombustibilului, republica ar deveni mai puțin dependentă din punctul de vedere al peiței energetice și chiar să mărescă volumul exportului său. În loc de exportul aceluiaș porumb, Moldova ar putea exporta bioetanol de cea mai înaltă calitate. În afară de aceasta Moldova ar putea să scadă volumul produselor petroliere importate deoarece biocombustibilul produs în țară ar putea substitui pe piața internă produsele petroliere de import. Dacă e să vorbim despre insuficiența materiei prime provocate de secetă, aceasta ar putea fi importată și depozitată. Din acest motiv noi și am planificat să construim uzina pe teritoriul portului, ceea ce ne-ar asigura accesul liber pe piețele internaționale.

Strategia prevede crearea unei rețele naționale de stații de alimentare pe întreg teritoriul țării. La zi egzista 22 de stații de alimentare care funcționează, inclusiv în Chișinău, Cahul, Cimișlia, Taraclia, Leova, Bacioi, Peresecina, Soroca, Sîngerei, Comrat, Bălți. În afară de aceasta sunt în proces de construcție stațiile de alimentare din Rezina, Chișinău, Ungheni, Edineț, Rîșcani și Hîncești.

Se importă produsele petroliere din Grecia, tancherele se alimentează la rafinăria Motor Oil (Hellas), care unul dintre cele mai moderne din Europa, și prin Marea Neagră ajung la Giurgiulești. În anul 2008 portul a primit patru tancheruri, trei dintre care au adus produse petroliere de la rafinăria Motor Oil (Hellas). Anul acesta lunar se va primi câte un tancher.

Până acum compania BEMOL nu a activat în calitate de vânzător engros și acest lucru, de fapt, nici nu corespunde strategiei deoarece importa produse de cea mai înaltă calitate și ca acestea să fie reprezentata anume la stațiile de alimentare. Totodată și portul și terminalul petrolier este deschis pentru toți operatorii pieței în aceleași condiții sau chiar în unele mai bune și fiecare companie poate transborda produsele petroliere prin acest terminal.

Desigur noi nu putem concura cu așa companii mari precum Petrom Moldova, Lukoil Moldova, Tirez-Petrol, fiecare dintre care are în republică câte aproximativ 100 de stații de alimentare. Scopul nostru este să creăm nu mai mult de 50 de stații de alimentare pe întreg teritoriul țării. Noi încercăm să ne concentrăm pe nișa noastră care presupune presupune propunerea celor mai calitative produse și servicii europene. Toate produsele petroliere aduse de noi corespund standardului european de calitate înaltă EURO 5, care din 1 ianuarie este obligatoriu pentru UE. Aceasta înseamnă că toate produsele conțin o cantitate mică de sulf care dăunează mediului ambiant.

În afară de aceasta BEMOL se străduie să fie o companie inovatoare: să presteze servicii moderne noi și să facă față concurenței în acest plan. Unul din aceste servicii sunt cartelele electronice, cu ajutorul cărora clienții pot procura produsele petroliere. Toate stațiile de alimentare sunt automatizate, iar informația despre ce se întâmplă la stația de alimentare ajunge prin liniile de comunicare la oficiul central. Aceasta înseamnă că clienții pot să verifice săptămânal sau lunar informația despre cantitatea de produse petroliere consumată, despre soldul rămas, care mașină a fost la o stație de alimentare anumită. Clienții corporativi sunt foarte con interesați în astfel de servicii deoarece acest lucru le permite să monitorizeze și să-și contoleze propriile cheltuieli pentru combustibil.

Una dintre funcțiile de bază în anul trecut a fost de asemenea crearea condițiilor pentru funcționarea Zonei Economice Libere (ZEL). Am asigurat loturile de pământ arendate de către rezidenți cu conexiuni rutiere și conectarea la așa servicii ca electricitate, gaz, apeduct și telecomunicații. La cererea rezidentului se poate de asigurat și condiții suplimentare. Deoarece tot mai mult este nevoie de energie electrică atât pentru terminal cât și pentru rezidenții ZEL, ve fi construi o stație electrică la 110 kV (kilovolți), iar statul va asigura linia de tensiune înaltă către această stație. Gaz deja este, dar necătfind la aceasta vom conecta la un flux mai mare de gaz deoarece necesitatea în acesta va crește. În PILG este o zonă de oficii unde rezidenții pot lua în locațiune (arendă) încăperi de oficii mobilate, se mai propunem rezidenților tot felul de servicii.

În prezent ZEL este gata pentru primirea rezidenților. La zi în zonă activează deja 19 companii. Printre acestea sunt și astfel de companii precum Trans-Cargo care investește circa 10 mln. USD în construcția pe teritoriul ZEL a elevatorului pentru cereale cu capacitatea cu o capacitate de 50 mii tone. Spre deosebire de alte zone economice libere, rezidenții zonei de la Giurgiulești au dreptul să practice orice gen de activitatea permis pe teritoriul RM. Pentru a deveni rezident al ZEL nu este stabilit un volum minim de investiții. Începând cu 1 ianuarie 2008 cota impozitului pe venitul persoanelor juridice constituie în Moldova 0%. În caz că pe viitor cota impozitului va suferi modificări, rezidenții PILG vor beneficia de o reducere de 75 % pentru impozitul pe venit în decurs a primilor 10 ani și o reducere de 50% în următorii ani. În afară de aceasta mărfurile și serviciile importate sau exportate sunt eliberate în cadrul PILG de TVA,

Aceasta firma își asumă obligațiunea de a respecta și proteja mediul înconjurător și în Moldova, și în port. În acest sens egzista cel mai modern port în regiunea Dunării de Jos. Sper exemplul terminalelor petroliere din Galați (România) și Reni (Ukraina) rămân în urma în ce privește tehnologiile. Până în prezent sa investit multe mijloace în traininguri pentru lucrătorii terminalului, în utilaj, care previn producerea catastrofelor ecologice. Orice tancher în terminalul este protejat de o îngrădire petrolieră, care reține și absoarbe produsele petroliere în caz de scurgere.

Mai mult ca atât, sa semnat un acord cu compania americană SEACOR, care se ocupă de lichidarea urmărilor catastrofelor în industria petrolieră în întreaga lume. Chiar dacă va avea loc o catastrofă ecologică de proporții ei vor sosi la locul incidentului în mai puțin de 24 ore. În regiunea Dunării de Jos aceasta firma este unica care a semnat un astfel de acord. Desigur că este o colaborarea costisitoare, dar mai bine e să știm că egzista o astfel de înțelegere decât să riscăm. De aceea în ce privește protecția mediului se face tot posibilul și chiar mult mai mult decât alți participanți ai pieței pe Dunărea de Jos.

Dacă e să vorbim despre concurență, aveți dreptate – ea în relațiile cu vecinii joacă un rol important. În regiune sunt porturi mari capacitatea cărora nu este utilizată pe deplin. Multe mărfuri moldovenești, spre exemplu producția agricolă sunt exportate prin portul Reni, multe mărfuri importate vin prin Iliiciovsc,

Odessa, alte porturi și doar mai apoi ajung în Moldova. Pe viitor speră să fie atrasa o parte din acest flux marfar.

Ce ține de activitatea terminalului pentru scopurile companiei – da sunt satisfăcut. Capacitatea care o utilizăm în scopuri proprii constituie circa jumătate. Dar se poate de colaborat și cu alte companii. Acum se duc tratative cu companiile internaționale care activează în regiunea mărilor Neagră, Mediteraneană care ar fi cointeresați în colaborare. Terminalul este interesant pentru comercializarea produselor petroliere nu doar pe teritoriul Moldovei dar și în țările vecine. El este aproape de hotarele României și Ucrainei, produsele petroliere pot fi transbordate pe nave fluviale și transportate sus pe Dunăre, în aceeași Serbie și alte țări. Mai mult ca atât se încearca colaborarea cu calea ferată, ceea ce se va permite să transporte produsele petroliere mai departe, în țările CSI. Sunt foarte siguri de reușita proiectelor în Moldova. La zi, grupul companiilor a investit deja în Moldova 59,5 mln. USD, dintre care în port – 29 mln. USD, în stațiile de alimentare 25,7 mln. USD, în partea comercială – 4,8 mln. USD. Este important să menționăm că la ziua de astăzi sunt create 590 de locuri de muncă permanente în întreaga republică.

Concluzie: Terminalul de la Giurgiulesti se afla într-o creștere economica foarte rapidă , dar ea nu se conduce în proporții foarte mari după planul implementat de ea la începutul lucrărilor deoarece la noi în RM specialiști în acest domeniu sunt foarte puțini , practic cam nici nu sunt și de aceea ducând lipsa de acești specialiști ea nu poate să se conducă după acest plan



Fig. 1



Fig. 2

Bibliografie

1. Legea RMnr. 8-XV din 17 februarie 2005 Cu privire la Portul internațional Giurgiulești
2. Moldavskoe obozrenie
3. [www. Images.google.md](http://www.Images.google.md)