

НАПРЯМ 9. МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

Vdovychenko Ivan

Postuniversitar,

Institutul Educațional și Științific

"Karazin Institutul de Relații Internaționale și Afaceri Turistice"

al Universității Naționale din Kharkiv V.N. Karazin

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-484-2-45>

EFFECTUL PUNERII ÎN APLICARE A STRATEGIEI UE PENTRU REGIUNEA DUNĂRII ASUPRA ACTIVITĂȚILOR PORTURILOR DUNĂRENE DIN MOLDOVA ȘI UCRAINA: O PREZENTARE GENERALĂ A ULTIMILOR ANI

Cooperarea transfrontalieră în regiunea Dunării de Jos, la intersecția frontierelor României, Moldovei și Ucrainei, are o lungă istorie datorită poziției sale geografice favorabile, care este un fel de "răscruce" pentru mărfuri, capital, potențial uman cu acces convenabil la piețele țărilor de la Marea Neagră. Cu toate acestea, specificul geopolitic complex din punct de vedere istoric și amenințările la adresa securității de astăzi ne obligă să căutăm noi formate pentru restructurarea lanțurilor logistice fluviale și maritime care se desfășoară de-a lungul teritoriului celor trei țări. Un aspect aparte al stabilirii unei astfel de cooperări este problema finanțării durabile pentru modernizarea infrastructurii de transport locale. În ultimii ani, având în vedere problemele de lungă durată ale sectorului transporturilor (un procent ridicat de drumuri nereparate, niveluri ridicate de deteriorare a transportului feroviar și fluvial, costuri logistice ridicate ale transportului de mărfuri, interacțiune instituțională slabă între autoritățile centrale și regionale), aceste inițiative au fost susținute de veniturile întreprinderilor locale, investițiile străine directe și participarea instituțiilor financiare internaționale. Factorii proceselor de integrare europeană, care la rândul lor vizează economia regională, în special a

țărilor candidate la UE – Republica Moldova și Ucraina - nu sunt cei mai puțin importanți aici. În acest context, se ia ca bază punerea în aplicare a Strategiei Uniunii Europene pentru regiunea Dunării – SUERD (European Union Strategy for the Danube Region – EUSDR), care vizează îmbunătățirea infrastructurii de transport, dezvoltarea durabilă și integrarea în continuare a regiunii în rețelele logistice europene. Pentru UE, porturile ucrainene de la Dunăre, cum ar fi porturile de comerț maritim Reni, Izmail și Ust-Dunăre și Portul Internațional Liber Giurgiulești din Moldova se află într-o poziție favorabilă, deoarece sunt situate la intersecția Coridorul de Transport Pan-european nr. 7, având un lanț cu coridoarele nr. 4 și nr. 9.

Punerea în aplicare a SUERD este imposibilă fără investiții adecvate în infrastructura de transport. Aria Prioritară 1A și 1B ale strategiei se concentrează pe îmbunătățirea accesibilității și calității rutelor de transport, în special a căilor navigabile interioare (AP 1A) și a căilor ferate, rutiere și aeriene (AP 1B), a căror punere în aplicare contribuie la modernizarea infrastructurii portuare dunărene, ceea ce sporește capacitatea și eficiența transportului. Până în 2022, Ucraina nu s-a putut lăuda pe deplin cu participarea la proiectele europene de dezvoltare a transportului european pe căile navigabile interioare, cu excepția evoluțiilor în implementarea proiectului "Reconstrucția instalațiilor de construcție pentru crearea unei rute maritime de mare adâncime între fluviul Dunărea și Marea Neagră în partea ucraineană a deltei", precum și construcția în curs a complexelor de feribot Izmail-Tulcea (România) și Orlivka (districtul Reni din regiunea Odesa) – Isaccea (România) pe cheltuiala investitorilor terți. Abia în 2019, porturile Izmail și Reni au fost incluse în sistemul TEN-T. În același an, Administrația Porturilor Maritime a Ucrainei (APMU) a început să participe la proiectul DIONYSUS ("Integrarea căii navigabile a Dunării în lanțuri inteligente și durabile de transport multimodal și intermodal de mărfuri și pasageri"), pentru care au fost alocate 200 000 EUR din fonduri UE. Proiectul constă în module principale, inclusiv: "Coridoare de transport și piețe IWT", "Dezvoltare portuară integrată" și "Cazuri pilot", care are în vedere elaborarea de propuneri promițătoare pentru dezvoltarea porturilor și a terminalelor portuare din porturile dunărene, dragarea, crearea de condiții de navigație îmbunătățite, elaborarea de planuri de creștere a capacității

portuare, precum și elaborarea și punerea în aplicare a studiilor de fezabilitate pentru a atrage investiții suplimentare din partea UE [1]. În 2020, au fost finalizate reviziile și reparațiile programate a 2 drage din cadrul filialei Delta Pilot a APMU pentru a menține dimensiunile adecvate ale șenalului navigabil în sectorul ucrainean al Dunării și pentru a asigura intrarea în siguranță a navelor în porturile dunărene [2, p. 8].

Aceste proiecte au continuat să aibă doar un efect local, dar nu și factori de securitate, ceea ce a dus la reorientarea unei mari părți a exporturilor ucrainene către porturile dunărene începând cu 2022, ceea ce a dus la construirea a aproximativ 23 de terminale în porturile Reni și Izmail în 2023 pentru a crește capacitatea portuară prin investiții private și capacități proprii [3]. Cooperarea transfrontalieră s-a intensificat, de asemenea, deoarece Ucraina s-a alăturat, de asemenea, dezvoltării infrastructurii de frontieră în cadrul proiectului FAIRway Danube II (04/2023-12/2027). În ceea ce privește alte oportunități financiare din partea UE, cum ar fi programul Interreg, cele mai importante domenii de cooperare în regiune nu sunt de obicei infrastructura, ci educația, cultura și turismul, sănătatea și mediul [4].

Situația este mai interesantă în contextul dezvoltării infrastructurii portuare din Moldova. Portul Giurgiulești, înființat în 2006, a început să se dezvolte activ, fiind construite treptat noi terminale, iar datorită infrastructurii auxiliare și logisticii, unei politici tarifare competente, ratele de transbordare a mărfurilor au crescut treptat. În 2014, a fost pus în funcțiune primul terminal feroviar pentru mărfuri lichide în vrac cu un tip de cale "mixtă". În 2017, sistemul de marcare a șenalului navigabil a fost actualizat prin instalarea de semne de navigație la intrarea în port. În 2018, cu sprijinul UE, a fost elaborat un studiu de fezabilitate pentru dotarea portului Giurgiulești cu un remorcher, un dragor și facilități pentru primirea deșeurilor de la nave [2, p. 8]. Ca parte a implementării Strategiei prin alte programe de sprijin ale UE, cum ar fi Mecanismul Conectarea Europei (Connecting Europe Fund – CEF), în prezent sunt în curs de desfășurare lucrări rutiere în cadrul proiectului "Managementul traficului pentru îmbunătățirea capacității infrastructurii, siguranței și eficienței serviciilor de trecere a frontierei pe drumul comun România-Moldova-Ucraina la punctul de control Galați/Giurgiulești/Reni" [5].

Până în prezent, Portul Giurgiulești a devenit deja parte a soluției la problemele regionale de securitate alimentară. Astfel, în vara anului 2022, traficul transfrontalier a crescut cu 395% față de aceeași perioadă a anului precedent. Cea mai mare parte a cerealelor și a petrolului care fusese anterior manipulată prin portul Odesa a fost trimisă către noul port din Constanța prin Giurgiulești [6, p. 2]. În 2023, portul Giurgiulești a manipulat o cantitate record de 2,17 milioane de tone de mărfuri, cu 18,6% mai mult decât în 2022. Din acest total, exporturile de cereale au atins 889 000 de tone, reprezentând aproximativ 41% din volumul total de marfă al portului [7].

Luând în considerare factorii de mai sus și problemele de securitate, adâncirea Dunării, punerea în aplicare lentă a proiectelor de infrastructură și politicile competitive ale României, Moldovei și Ucrainei, care persistă în toate procesele de integrare existente, punerea în aplicare în continuare a Strategiei UE pentru regiunea Dunării va avea un efect treptat, dar sistemic asupra componentei de infrastructură, luând în considerare consolidarea în continuare a conexiunilor transfrontaliere. Sprijinirea infrastructurii rutiere și feroviare (Aria Prioritară 1B) ar putea beneficia de oportunități semnificative de finanțare din partea UE, deoarece întreprinderile sunt motivate să dezvolte noi lanțuri de aprovizionare care vor extinde oportunitățile pentru transportul de containere cu costuri ridicate, logistică și servicii eficiente.

Cu toate acestea, există și o serie de provocări tehnice care trebuie depășite, în special în ceea ce privește infrastructura, unde există diferențe în ceea ce privește ecartamentul feroviar (1520 mm în Ucraina și Moldova față de 1435 mm în UE). Probleme sistemice precum securitatea, taxele portuare nereglementate, corupția și tendințele negative în ceea ce privește scăderea adâncimii Dunării din cauza utilizării agresive a albiei fluviului de către toate părțile devin un obstacol în calea investițiilor la scară largă în regiune, ceea ce poate încetini efectele pozitive ale punerii în aplicare a SUERD.

Astfel, porturile dunărene din Ucraina și Moldova au o perspectivă serioasă de consolidare a capacităților lor. Continuarea cooperării între țări și punerea în aplicare a proiectelor în spiritul Strategiei, menținând în același timp principiile unei concurențe sănatoase, vor contribui la

dezvoltarea durabilă a regiunii și la consolidarea legăturilor economice în întreaga regiune a Dunării de Jos.

References:

1. Derzhzovnishinform (2019). UE va aloca 200 de mii de euro APMU pentru punerea în aplicare a proiectului DIONYSUS. URL: <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/yes-vydilyt-ampu-200-tys-yevro-ne-realizatsiyu-proektu-dionysus/>
2. EUSDR (2024). Conclusions on effective waterway infrastructure rehabilitation and maintenance on the Danube and its navigable tributaries Document Ref. Ares (2024)2652818 – 11/04/2024. URL: https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2024/05/2024-04-04_Conclusions_on_Effective_waterway_infrastructure_Final_Signed.pdf
3. Ukragroconsult (2023). Ukraine. 23 new terminals were opened in Danube ports this year. URL: <https://ukragroconsult.com/en/news/ukraine-23-new-terminals-were-opened-in-danube-ports-this-year/>
4. Interreg NEXT (2024). Selected / contracted projects. URL: <https://www.ro-ua.net/en/projects/selected-contracted-projects>
5. Moldpres (2025). Moldova to receive grant from European Commission for rehabilitation of access road PTF Galati – Giurgiulești – Reni. URL: <https://www.moldpres.md/eng/economy/moldova-to-receive-grant-from-european-commission-for-rehabilitation-of-access-road-ptf-galati-giurgiulesti-reni>
6. Eggart, C. (2024). Waiting at Giurgiulesti Customs: Borders, Bureaucracy, and Geopolitics in between Ukraine, Moldova, and the EU. Geopolitics, 1–28. DOI: <https://doi.org/10.1080/14650045.2024.2351083>
7. GIFP (2024). Transshipment volumes of Giurgiulesti international free port continued to increase in 2023. URL: <https://gifp.md/en/news/transshipment-volumes-of-giurgiulesti-international-free-port-continued-to-increase-in-2023/?utm>