

# Studiul Portului Internațional Liber Giurgiulești



MISIUNEA UNIUNII EUROPENE DE  
ASISTENȚĂ LA FRONTIERĂ  
ÎN MOLDOVA ȘI UCRAINA



SERVICIUL VAMAL AL  
REPUBLICII MOLDOVA





---

# Rezumat

## Introducere

În urma unui studiu port efectuat în 2014 în Ucraina, în porturile din Odessa și Ilyichevsk (denumit acum prin noul său nume de Chornomorsk) de către EUBAM și Serviciul Fiscal de Stat al Ucrainei (UASFS), Serviciul Vamal al Republicii Moldova (SVRM) a solicitat să fie efectuat un exercițiu similar în portul Giurgiulești pe parcursul anului 2015. Ca urmare, în urma consultărilor, s-a convenit că EUBAM, SVRM și proiectul USAID / BRITE<sup>1</sup> vor colabora la această misiune.

Deși Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG) este relativ de mic în comparație cu alte porturi europene, el este unicul acces al Republicii Moldova la mare și se bucură de o locație strategică la frontiera cu Ucraina și România (UE). În ultimii ani s-a înregistrat o creștere semnificativă a debitului de mărfuri care, la rândul său, a influențat îmbunătățirea infrastructurii în sudul țării, crescând astfel și mai mult importanța portului ca un nod logistic regional, cu acces la transportul rutier, feroviar, fluvial și maritim.

Fiind axat pe traficul de containere, studiul analizează activitatea a multor servicii de control la frontieră (SCF), responsabile de vămuirea mărfurilor în port și, de asemenea, identifică domeniile în care, prin simplificarea și modernizarea procedurilor, întreprinderile comerciale s-ar putea fi extinse și comerțul internațional s-ar putea fi dezvoltat în continuare.

Cadrul legislativ care reglementează activitățile PILG este stabilit în Acordul 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 Acordul între Guvernul Republicii Moldova și ICS „Danube Logistics” SRL din 21 aprilie 2005<sup>2</sup> - investitorul general și operatorul de port. Acordul de Investiții semnat cu Ministerul Economiei în decembrie 2004 închiriază terenul pentru o perioadă de 25 de ani și conferă statutul de „zonă economică liberă” pe întregul teritoriu al portului până în 2030. În plus, PILG este scutit de prevederile legislației Republicii Moldova, asupra concurenței și a monopolurilor naturale, și beneficiază de un tratament fiscal preferențial pe venit (25% din rata națională pentru primii 10 ani și 50%, la fel ca alte zone economice libere din Republica Moldova (ZEL), ulterior)<sup>3</sup>.

Datorită importanței strategice a portului, el a fost evident obiectul unui control considerabil pe parcursul existenței sale scurte. Rapoartele s-au concentrat pe identificarea deficiențelor în operațiunile portuare și propuneri de măsuri corective. Acest studiu a luat în considerare rezultatele anterioare, s-a consultat cu mediul de afaceri - în măsura în care a fost posibil, și a făcut analiza controalelor de frontieră și a procedurilor vamale și a altor servicii de control la frontieră implicate activ la PILG.

Acesta oferă o serie de recomandări care ar trebui nu doar să ofere beneficii serviciilor de frontieră, ci, de asemenea, să aducă un impact pozitiv asupra potențialului de investiții și creșterea comercială în port. Totuși, trebuie remarcat faptul, că, în pofida cererilor repetate către rezidenții și companiile de transport maritim din port privind informații sub forma unui chestionar, EUBAM s-a confruntat cu un nivel scăzut de interes și răspuns.

Potențialul de îmbunătățire al Republicii Moldova este reflectat în „Indicele de Performanță Logistică”<sup>4</sup> (IPL) al Băncii Mondiale, care în 2014 a clasat Republica Moldova pe numărul 94 dintr-un total de 160 de țări și pe numărul 98 la operațiuni vamale așa cum se vede din tabelul de comparație expus cu clasamente anterioare.

---

1 BRITE: Business Regulatory Investment and Trade Environment (Mediul de afaceri și de reglementare a investițiilor și comerțului).

2 Anexa I.

3 WTO WT/TPR/S/323 Republic of Moldova 2015 Report, p.68.

4 Indicele de Performanță Logistică al Băncii Mondiale 2014.

Tabelul 1: Indicele de Performanță Logistică al Băncii Mondiale

Țara	Anul	Rating IPL	Operațiuni vamale	Operativitate
Moldova	2014	94	98	109
Moldova	2010	104	124	97
Moldova	2012	132	129	126
Moldova	2007	106	110	111

## Context și Obiective

Porturile maritime sunt reprezentarea punctelor de trecere a frontierei (PTF) într-un mediu maritim. Ele sunt esențiale pentru creșterea și dezvoltarea afacerilor și a comerțului internațional, oferind puncte de acces extrem de importante, care permit expansiunea economiei prin crearea și stabilirea de coridoare pentru transportul de mărfuri. Prin urmare, restricțiile introduse pe vămuirea și fluxul de mărfuri pot avea un impact semnificativ asupra performanțelor comerciale a unei țări. PILG a cunoscut o dezvoltare și creștere substanțială în ultimii 8 ani, care a inclus construirea unui nou terminal de containere pe parcursul anului 2010 și facilități suplimentare, care au crescut considerabil capacitatea de gestionare a portului și au îmbunătățit legăturile sale regionale logistice cu alte porturi de la Marea Neagră și prin intermediul Coridorului VII al fluviului Dunărea<sup>5</sup>.

Astăzi, când tehnicile de transport combinate au progresat atât de mult, căile navigabile interioare pot fi utilizate în modul cel mai eficient. Costul lor extern redus de transport, inclusiv beneficiile de mediu, poate oferi un factor critic pentru a face o cale de căi navigabile interioare atractivă. În acest sens, Coridorul VII, Dunărea, poate fi văzută ca o cale foarte importantă de transport, încorporată în mod eficient în lanțurile logistice de mai multe origini / destinații alternative, de la Marea Neagră la inima Europei și Oceanul Atlantic, și vice-versa. Deși încă par a fi multe probleme existente, în prezent navigarea liberă și eficientă pe Dunăre, este mai degrabă o chestiune politică decât una tehnică. Prin urmare, eforturile trebuie să se concentreze pe o decizie politică de a restabili toate condițiile necesare pentru navigare gratuită și eficientă pe Dunăre, după ce pot fi puse în aplicare soluții tehnice. (Raportul Guler & Sag „Impactul politicilor portuare ale Uniunii Europene privind transportul maritim“)

Procedurile și practicile portuare au o influență semnificativă asupra operațiunilor logistice din punct de vedere a costului și vitezei de livrare. Mediul de afaceri mereu căută măsuri să reducă sau să elimine timpul și „blocajele“ operaționale, să mențină competitivitatea și să asigure un nivel ridicat de predictibilitate. Guvernele la fel caută modalități de creștere a investițiilor și dezvoltare a instalațiilor strategice existente la maximum. Atunci când operațiunile portuare și procedurile de vămuire se dovedesc a fi ineficiente, consumatoare de timp, netransparente sau corupte, de lungă durată și mult prea complicate, ele devin rapid o sursă majoră de cheltuieli suplimentare, întâzieri, incertitudini și un factor de descurajare a comerțului.

*”Companiile care operează într-un mediu care nu este transparent, sunt nevoite să cheltuiască mai multe resurse pentru a obține informații de reglementare. Mai mult decât atât, în mod frecvent ei vor trebui să-și adauge cheltuieli pentru mită, penalități și căi de atac administrative sau judiciare. Deoarece aceste cheltuieli suplimentare, de obicei, nu variază în funcție de valoarea bunurilor sau a volumului de vânzări, acestea duc la creșterea costurilor operaționale pe unitate și pun companiile din țările aflate în curs de dezvoltare într-o poziție mai slabă decât firmele mai mari.”*<sup>6</sup>

5 Coridorul VII, Dunărea, trece prin 11 țări și efectele de sinergie ale utilizării traseului său, împreună cu transportul modernizat prin intermediul porturilor de la Marea Neagră pot fi semnificative. Impactul politicilor portuare ale Uniunii Europene privind transportul maritim”, Raportul Guler & Sag.

6 <http://www1.uneca.org/Portals/era/2004/chap5.pdf>.

---

Timpul petrecut la procesarea cargoului comercial în cadrul procedurilor de control la vămuire, va avea în mod inevitabil un impact semnificativ asupra costurilor de logistică pentru întreprinderi. Guvernele prin intermediul serviciului vamal, în special, dar, de asemenea, inclusiv și prin alte servicii de control la frontieră, au responsabilitatea ori de câte ori este posibil de a simplifica și eficientiza procedurile și procesele, în scopul de a facilita schimburile comerciale. Într-adevăr, ca urmare a obligațiilor și angajamentelor în baza Acordului de Asociere și a Zonei de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător (ZLSAC) toate serviciile de control la frontieră sunt obligate să pună în aplicare în mod activ reforme pozitive la proceduri și procese - în conformitate cu legislația UE.

În plus, SVRM urmărește și aplică recomandările și îndrumările oferite de noul EU Customs Blueprints 2015 revizuit, Organizația Mondială a Vămile (Convenția de la Kyoto revizuită (CKR), Cadrul de Standarde pentru facilitarea și securizarea comerțului mondial, conceptul de SAFE & Operator Economic Autorizat (AEO)), precum și de Organizația Mondială a Comerțului (Acordul de Facilitare a Comerțului), care furnizează instrumentele tehnice și criteriile de referință pentru îmbunătățirea eficacității și eficienței procesului de vămuire la PILG.

*„Convenția de la Kyoto revizuită este modelul pentru proceduri vamale moderne și eficiente și susține sistemul comercial internațional prin crearea de predictibilitate, eficiență și condiții de concurență echitabile ... Facilitarea comerțului este unul dintre factorii cheie pentru dezvoltarea economică a națiunilor ..... în comerțul internațional Vama joacă un rol important, nu numai în furnizarea de procese de vămuire urgente, dar și în implementarea unor controale eficiente, care să asigure venituri, respectarea legislației naționale, și securitatea și protecția societății. Facilitarea comerțului .... înseamnă evitarea restricțiilor inutile a comerțului. Acest lucru se poate realiza prin aplicarea unor tehnici și tehnologii moderne, îmbunătățind în același timp calitatea controalelor într-un mod armonizat la nivel internațional”.*<sup>7</sup>

*„Facilitarea comerțului a apărut ca un factor cheie pentru eficiența comerțului internațional și dezvoltarea economică a țărilor. Acest lucru se datorează impactului său asupra competitivității și a integrării pieței și importanței crescândă a acestuia în atragerea investițiilor străine directe”. „Procesele eficiente de vămuire sunt un argument de vânzări și o administrare vamală eficientă este un avantaj competitiv”*<sup>8</sup>

## Metoda

Pentru a efectua și finaliza studiul PILG, EUBAM și SVRM au convenit asupra unor termeni specifici de referință, care au inclus următoarele componente:

- Cartografierea proceselor și procedurilor vamale și a altor servicii de control la frontieră;
- „Analiză a lacunelor” bazată pe cinci domenii strategice - Legislația și Cadrul de Reglementare, Cadrul Instituțional și Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane, Proceduri, Comunicare și Schimbul de informații, Infrastructură și Echipamente.

În timp ce SVRM este beneficiarul principal al studiului, alte părți interesate, precum și serviciile veterinare și fito-sanitare, și beneficiarii serviciilor din port, sunt incluse cu scopul de a evalua impactul schimbării asupra tuturor procedurilor de control dintr-o perspectivă mai largă în procesul de vămuire a mărfurilor de la început până la sfârșit.

În fiecare zonă strategică au fost identificate lacune și trase concluzii, în baza cărora au fost elaborate treizeci<sup>9</sup> de recomandări, care se referă la responsabilitățile SVRM și a serviciilor veterinare și fito-sanitare. Importanța punerii în aplicare a recomandărilor este sporită de către aplicarea

---

<sup>7</sup> <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview.aspx>.

<sup>8</sup> ‘Manualul de Bunele Practici la Trecerea Frontierei- Perspectiva Facilitării Comerțului și Transporturilor’ al OSCE p. 106, Secțiunea 4.5, Proceduri de vămuire.

<sup>9</sup> Anexa II “Matricea de Lacune”

Acordului de Asociere UE-RM și ZLSAC<sup>10</sup>, care necesită o armonizare a legislației și modificări de procedură care facilitează îmbunătățiri de facilitare a comerțului.

Pe lângă modificările de procedură, este necesar ca SVRM și alte servicii de control la frontieră să dezvolte capacități administrative necesare pentru a asigura un nivel ridicat de integritate în cadrul serviciilor lor.

## **Sinteza Concluziilor și Recomandări**

Procedurile de vămire efectuate de către Serviciul Vamal al Republicii Moldova și alte servicii de control la frontieră în cadrul PILG recepționează o atenție sporită datorită importanței strategice a portului. Studiul PILG a fost în măsură să determine progresul pozitiv atins, dar și aspectele în curs de dezvoltare. Asistența și sprijinul oferit de EUBAM partenerilor contribuie la aceste îmbunătățiri.

SVRM a sporit utilizarea tehnologiilor informaționale prin introducerea și aplicarea sistemului de depunere și înregistrare electronică a declarației vamale, care este folosit de către tot mai mulți declaranți și agenți economici la import, precum și la export, reprezentând o componentă de bază și un pas important spre crearea unui mediu de vămire mai transparent și mai puțin corupt. Consultațiile între SVRM și reprezentanții mediului de afaceri din cadrul portului cu privire la îmbunătățirea procedurilor și proceselor de control reprezintă un aspect pe care comunitatea de afaceri îl salută și remarcă progresele adiționale propuse.

În ciuda acestor progrese, în general studiul PILG concluzionează că o serie de îmbunătățiri sunt încă necesare de înțeles în domeniile strategice, detaliate în Componenta 2 “Analiza lacunelor și nevoilor”. Datorită ratificării Acordului de Asociere UE-Republica Moldova și implementării Zonei de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător (ZLSAC) este imperativ necesar ca toate Serviciile de Control al Frontierei (SCF) să-și alinieze legislația, să pună în aplicare utilizarea adecvată a analizei riscurilor și să aplice pe deplin proceduri eficiente și simplificate de control. Dezvoltarea și implementarea acestor elemente de bază va conduce la scăderea incidenței și ratelor de inspecție, examinării și prelevării de probe prin utilizarea sporită a selecției de loturi de marfă, bazate pe informații și va contribui la reducerea per ansamblu a costurilor pentru afaceri în port.

În ceea ce privește serviciile Fitosanitare și Veterinare, prioritățile specifice includ necesitatea de a revizui volumul de lucru funcțional și alocarea personalului în port pentru sincronizarea propriilor servicii cu Vama și procurarea echipamentelor de bază la nivelul corespunzător, pentru ca inspectorii să-și îndeplinească sarcinile în mod mai eficient și mai profesionist.

Analiza detaliată a procedurilor de control efectuate pe parcursul desfășurării studiului a identificat o serie de recomandări bazate pe comparație cu standardele UE și cu “cele mai bune practici” și norme<sup>11</sup> internaționale, care se anticipează, că vor contribui la asigurarea respectării angajamentelor și obligațiilor internaționale ale Republicii Moldova. Este de așteptat, că aplicarea recomandărilor, într-un mod sistematic și structurat, va ajuta la încurajarea și stimularea creșterii economice și a investițiilor de afaceri în port, prin sporirea competitivității operațiunilor în regiune. Banca Mondială<sup>12</sup> afirmă că, “*inițiativele Vămii se concentrează pe reforma politicilor, asistența tehnică și modernizarea infrastructurii*”, astfel există un potențial substanțial pentru a reduce timpul pe care mărfurile le petrec sub control vamal.

---

10 Acordul de asociere între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și Statele lor Membre, pe de o parte, și Republica Moldova, pe de altă parte (art.193 (4)); disponibil pe:[http://eeas.europa.eu/moldova/pdf/eu-md\\_aa-dcfta\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/moldova/pdf/eu-md_aa-dcfta_en.pdf)

11 “Cele mai bune practici”, normele și standardele stabilite și conținute în EU Customs Blueprints, liniile directoare ale MIF UE și alte compendii, orientări și manuale emise de către Organizația Mondială a Vămirilor (OMV), Banca Mondială (BM), Organizația pentru Securitate și Cooperare în Europa (OSCE) și Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa (UNECE).

12 Manualul de Modernizare al Bancii Mondiale, p.11.

---

Fiecărei recomandări i-a fost atribuită o literă de identificare pentru a indica nivelul de prioritate: Ridicat **(R)**, Mediu **(M)** și Scăzut **(S)**. Concluziile rezumate mai jos sunt elaborate în Componenta 2 “Analiza lacunelor și nevoilor” și sunt separat identificate prin note de subsol, care se referă la fiecare “Lacună” specifică.

Pentru ca PILG să-și realizeze pe deplin potențialul și să concureze mai eficient drept un centru de transport regional, va fi necesar ca SCF să pună accent, în continuare, pe alinierea legislației, simplificarea procedurilor și reducerea în mod fundamental a oportunităților de corupție pentru oficialii din cadrul controlului la frontieră.

## **Cadrul legal și de reglementare**

**Concluzie 1** – Proceduri în conformitate cu cele ale UE, vor necesita raționalizarea, ajustarea și alinierea legislației în continuare. Acest lucru este valabil în special pentru serviciile fitosanitare și veterinare.

- **Recomandare** – În conformitate cu cerințele prevăzute de AA / ZLSAC, se recomandă ca SVRM, acolo unde este cazul, să revizuiască sistematic și să evalueze periodic legislația vamală a UE precum și orientările pe care le încorporează Codul Vamal Unional, “Acquis-ul Comunitar” și noul EU Customs Blueprints revizuit, precum și directivele CE și noile Regulamente<sup>13</sup> de punere în aplicare. **(R)**
- **Recomandare** – În conformitate cu cerințele prevăzute de AA / ZLSAC, Serviciul Veterinar din Republica Moldova trebuie, după caz, să continue să evalueze și să revizuiască legislația și reglementările, în concordanță cu legislația UE, inclusiv Directivele CE<sup>14</sup> și autorizările noilor Regulamente de punere în aplicare. Controalele veterinare trebuie să respecte cerințele legislative pentru inspecția veterinară la frontieră și procedurile de cooperare compuse din Directivele Consiliului și Deciziile Comisiei. **(R)**

Există necesitatea de a dezvolta proceduri armonizate veterinare și fitosanitare aliniată la cerințele Acquis-ului Comunitar al UE și standardele internaționale privind măsurile fitosanitare (ISPMs), inclusiv utilizarea standardelor UE, precum și formularelor (de exemplu, CVED și pașaportul fitosanitar) și manualelor internaționale<sup>15</sup>. **(R)**

**Concluzie 2** – Republica Moldova a luat recent măsuri în vederea reducerii numărului de acte juridice, legislației secundare și ordinelor emise pe o bază “ad-hoc”, cu toate acestea, experiența altor țări indică faptul, că existența prea multor reglementări redundante poate crea confuzie și nesiguranță în aplicarea competențelor legale. Această incertitudine și mediul de reglementare neclar face mai dificilă desfășurarea unei activități, deschizând porțița pentru practici de corupție.

- **Recomandare** – Serviciile vamale, veterinare și fitosanitare sunt sfătuite să întreprindă sistematic analize periodice ale legislației în vigoare, în cadrul propriului domeniu de competență. Revizuirea ar avea obiectivul de a raționaliza periodic numărul și volumul de ordine și decrete și, după caz, anularea sau revocarea reglementărilor redundante, propunând amendamente în legislația primară<sup>16</sup>. **(R)**

---

13 Cadrul Legal și de Reglementare, Vama, lacuna intra-serviciu 1: Alinierea legislativă la Acquis-ul Comunitar al UE și la Standardele Internaționale.

14 [http://ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/legislation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/legislation/index_en.htm)

15 Cadrul Legal și de Reglementare, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 1: Alinierea legislației SPS la Acquis-ul Comunitar și Standardele internaționale.

16 Cadrul Legal și de Reglementare, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 1: Prea multe acte legislative de reglementare a managementului frontierei.

**Concluzie 3** – Legislația referitoare la port și o parte importantă a operațiunilor sale este centrată, în prezent, în jurul statutului de Zonă Economică Liberă (ZEL). O analiză recentă a EUBAM asupra propunerilor legislative a oferit SVRM și operatorului portuar o evaluare obiectivă a procedurilor de stocare temporară în cadrul portului, în raport cu vechiul Cod Vamal al UE, Normele de Aplicare și cu schimbările introduse din 01.05.2016 în noul Cod Vamal Unional, pe care se bazează dezvoltarea ulterioară. În urma unei comparații între legislația anterioară și noile modificări în legislația UE, precum și amendamentele propuse de Danube Logistics la Legea nr. 8 (2005) privind Portul Liber Giurgiulești, a fost identificat un număr de părți neconforme.

**Recomandare** – SVRM trebuie să se asigure că există o legătură clară între dispozițiile cuprinse în Codul Vamal al Republicii Moldova, Legea nr. 8 cu privire la PILG și concordanța cu legislația UE, care descrie în totalitate cerințele referitoare la autorizarea ZEL în Portul Giurgiulești<sup>17</sup>. **(R)**

## Cadrul instituțional, Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane (MRU)

**Concluzie 4** – Toate serviciile de control la frontieră trebuie să se adapteze la mediul comercial modern și, ca rezultat, trebuie să reformeze capacitățile instituționale și organizaționale. Reformele, inclusiv dezvoltarea resurselor umane sunt esențiale pentru consolidarea administrației, făcând posibile schimbarea adaptivă precum și sporirea imunității împotriva corupției. Această necesitate este recunoscută în mod clar de către conducerea SVRM și a fost promovată în mod activ de către EUBAM, prin elaborarea Legii Serviciului Vamal, Sistemului de evaluare a personalului și a Codului de Conduită – toate acestea fiind în așteptarea adoptării de către Parlament. Personalul vamal trebuie să fie suficient de calificat, motivat și capabil să activeze eficient, la cel mai înalt nivel, pentru a face față tuturor provocărilor ulterioare.

Tot personalul SVRM a fost supus unui proces de evaluare, conceput pentru re-evaluarea cunoștințelor, competențelor și nivelului de integritate. Inevitabil procesul de schimbare va avea un impact asupra cadrului instituțional al organizației și asupra dezvoltării resurselor umane, dar obiectivul ar trebui să fie întotdeauna, crearea unei administrații mai profesioniste, în conformitate cu cele 3 capitole relevante ale EU Customs Blueprints, care prevăd obiective clare și indicatori de performanță pentru realizarea acestui deziderat.

Alte aspecte ale reformei instituționale, care necesită o atenție suplimentară din partea serviciilor vamale, veterinarie și fitosanitare sunt: politici pentru rotația personalului; introducerea de ore flexibile de lucru pentru a răspunde nevoilor businessului; și continuarea procesului de monitorizare pentru raționalizarea serviciilor implicate în controlul la frontieră. Drept un exemplu: inspectorii ANSA deserveșc în prezent Portul Internațional Liber Giurgiulești din PTF de pe drumul adiacent și nu sunt localizați în mod permanent pe teritoriul portului sau nu se rotesc sistematic spre alte locații din Republica Moldova.

- **Recomandare** – Pentru a continua implementarea eficientă a îmbunătățirii Managementului Resurselor Umane puse în aplicare, SVRM trebuie să aplice în mod riguros strategii, politici și sisteme, care respectă pe deplin și sunt în conformitate cu EU Customs Blueprints și anume trei (3) capitole specifice referitoare la subiecte de organizare și resurse umane, dar și cu liniile directorii pentru MRU ale Organizației Internaționale a Vămirilor și orientările vamale revizuite ale Camerei Internaționale de Comerț (CIC), care reflectă domeniile strategice descrise în Planul de Integritate al Serviciului Vamal pentru 2016-2017, anexa la Ordinul nr. 513-O din 30.12.2015. Măsurile trebuie să fie suficiente și adecvate pentru a atrage, reține și dezvolta personalul de la toate nivelurile, de asemenea să fie recunoscută și recompensată performanța și inovația, să fie identificați și crescuți lideri și să fie livrată o cultură etică, care combate corupția în rândul

<sup>17</sup> Cadrul Legal și de Reglementare, Vama, lacuna intra-serviciu 2: Zonele economice libere (ZEL) și stocarea temporară în PILG.

---

angajaților săi, în conformitate cu obiectivele stabilite. În plus, organizația, prin managerii superiori și personal ar trebui să se angajeze într-o cultură de profesionalism, disciplină, integritate și comportament etic. **(R)**

SVRM, inclusiv operațiunile sale în cadrul PILG, ar putea beneficia devenind mai deschis și transparent, și identificând oportunități de a se angrena în mod direct și pozitiv cu sectorul privat și societatea, în general. Acest lucru ar crește imaginea sa publică / de ansamblu, demonstrând corectitudine, integritate și onestitate în relațiile sale cu mediul de afaceri și publicul, cât și o atitudine pozitivă din partea oficialilor săi<sup>18</sup>. **(M)**

- **Recomandare** – SVRM trebuie să preia și să monitorizeze pro-activ procesul de declarare implementând pe deplin amendamentul la Hotărârea Guvernului nr.1140 din 2 noiembrie 2005 reducând numărul documentelor justificative ce trebuie prezentate împreună cu declarația vamală<sup>19</sup>. **(R)**
- **Recomandare** – rotația sistematică a inspectorilor ANSA (veterinari și fitosanitari) la PILG trebuie abordată pozitiv în cadrul unei politici de implementare dezvoltate, care urmărește nu doar să asigure integritatea, dar și eficacitatea și eficiența organizației și ca un element crucial în dezvoltarea carierei personale. E nevoie ca inspectorii experimentați din ambele organizații să fie rotați regulat în cadrul unui program structurat lucrând și/sau vizitând alte PTF din Moldova pentru a susține pregătirea personalului existent și nou-numit<sup>20</sup>. **(R)**
- **Recomandare** – volumul de lucru funcțional pentru toate serviciile de control la frontieră din port ar beneficia de pe urma unei revizuirii comprehensive și, după caz, ar trebui să fie re-ajustat pentru a ține seama de orele de lucru mai flexibile/prezență crescută, în special în cazul inspectorilor ANSA, bazat pe un model de ture de 24/7, 3 x 8 ore, pentru a se potrivi cu traficul din port și cu solicitările mediului de afaceri. Pe lângă asta anume ANSA ar trebui să-și re-evalueze și să calculeze necesitățile de personal în port, în conformitate cu noile competențe și practici stabilite de către UE și, dacă este necesar, să încerce să își coordoneze cu alte SCF timpul de lucru și prezența<sup>21</sup>. **(R)**

## Proceduri

**Concluzie 5** - În domeniul procedurilor simplificate, conceptul de operator economic autorizat (AEO) a fost introdus și pus în aplicare de către SVRM, fiind stabilită securitatea de-a lungul întregului lanț de aprovizionare. În ciuda progresului indubitabil și având stabilit cadrul legal pentru toate procedurile vamale simplificate, sunt utilizate moderat de către operatorii economici doar procedurile de vămuire la domiciliu (PVD), iar la PILG nu există nici un sistem de garanții vamale. În rezultat, datoria vamală trebuie plătită imediat înainte de vămuirea mărfurilor.

- **Recomandare** – SVRM trebuie să continue inițiativa de parteneriat vamă - business luând în considerare implementarea integrală a procedurilor simplificate și viitoarea recunoaștere mutuală a AEO din Ucraina pentru a susține dezvoltarea bunelor practici în domeniul containerelor și securității în PILG. **(R)**

---

18 Cadrul Instituțional, Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane (MRU), Vama, lacuna intra-serviciu 1: Reforma organizațională și MRU.

19 Cadrul instituțional, Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane (MRU), Vama, lacuna intra-serviciu 2: Documente justificative necesare pentru a efectua vămuirea.

20 Cadrul instituțional, Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane (MRU), Serviciile veterinare și fitosanitare, lacuna intra-serviciu 1: Sistemul de rotație al personalului.

21 Cadrul instituțional, Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane (MRU), Serviciile veterinare și fitosanitare, lacuna intra-serviciu 1: Ore de lucru mai flexibile.

Atât SVRM, cât și Serviciul Fiscal de Stat din Ucraina (SFSU), dacă permit circumstanțele, trebuie să-și intensifice eforturile pentru a se implica în măsuri care să:

- Permite recunoașterea autorizațiilor AEO eliberate în țările partenere;
- convină în vederea oferirii beneficiilor/facilităților considerabile, comparabile, și dacă este posibil, reciproce pentru AEO recunoscute de ambele părți, în conformitate cu cele descrise în Raportul Special al EUBAM<sup>22</sup>.
- asigure ca ambele țări să convină asupra beneficiilor specifice din cadrul Acordului de Recunoaștere Reciprocă (ARR), dar în general să țină cont de avantajele unui număr mai mic de controale fizice și ale documentelor<sup>23</sup>. **(M)**
- **Recomandare** - SVRM trebuie să găsească o modalitate de a face progrese și să implementeze măsurile necesare unui sistem, care să includă utilizarea tehnologiilor de informații și comunicații (TIC), care să permită introducerea amânării plății taxelor și utilizarea multiplă a garanțiilor bancare pentru persoanele autorizate în legătură cu aplicarea procedurilor simplificate recomandate de către CKR, instrucțiunile vamale revizuite Nr.15 ale CIC, după cum sunt descrise în Capitolul 7 ale EU Customs Blueprints și de asemenea propuse de EUBAM în 2010, în raportul cu privire la procedurile aplicate în Portul Giurgiulești și care sunt repetate în raportul său „Implementarea și Aplicarea procedurilor simplificate în Republica Moldova”<sup>24</sup>. **(R)**

**Concluzie 6.** – Practicile și operațiunile vamale actuale trebuie să reflecte în totalitate principiile managementului riscului. Înainte de 9/11 gestionarea riscurilor în domeniul vamal se axa în mare parte pe detectarea încălcărilor cu privire la determinarea valorii, origine și clasificare. Evenimentele din 2001 au transformat securitatea într-o provocare majoră pentru administrațiile vamale din întreaga lume, dat fiind volumul enorm al transportului cu containere. Necesitatea de a evalua riscul în cel mai scurt timp în baza datelor și a informațiilor în timp real, a devenit importantă în materie de gestionare și atenuare a riscurilor de securitate. Administrațiile vamale care pot actualiza și analiza informațiile în mod eficient prin intermediul unei abordări flexibile a utilizării resurselor, au un avantaj puternic asupra celor care încearcă să eludeze controalele.

- **Recomandare** – Deși în cadrul Serviciului Vamal din PLIG au fost elaborate mai multe profiluri de risc, în continuare acestea trebuie sistematic și regulat revizuite, actualizate ca să rămână relevante nu doar pentru riscurile naționale, ci și pentru cele regionale și locale. Acest lucru este mai ales important în cazul portului, atât pentru mărfurile tranzitate, cât și posibil pe viitor pentru bunurile neaccizabile pentru uz intern<sup>25</sup>, întrucât volumul comerțului poate spori semnificativ și bunurile sunt livrate direct din țările ce prezintă risc major. Utilizarea profilurilor de risc orientate cu precizie și cu un scop bine determinat este avantajoasă pentru facilitarea comerțului și micșorarea timpului de vămuire<sup>26</sup>. **(R)**

**Concluzie 7** – Legislația prin care se reglementează determinarea valorii în vamă, în conformitatea cu orientările OMC, a fost introdusă. Totuși, rapoartele arată că Serviciul Vamal continuă să întâmpine dificultăți în obținerea și determinarea corectă a valorii în vamă și a clasificării tarifare definitive pentru mărfurile livrate din țările cu risc sporit, în pofida aplicării regulilor OMC de determinare a valorii în vamă. Tergiversările pot fi generate de neacceptarea valorii declarate și necesitatea de a elabora documente justificative suplimentare.

22 'Studiu privind comerțul reciproc între Republica Moldova și Ucraina și posibilele beneficii de pe urma introducerii acordului de recunoaștere reciprocă a AEO pentru sectorul privat și acel public din ambele țări, care în special se referă la problema dată și a fost distribuit partenerilor în septembrie 2014'.

23 Proceduri, Vama, Implementarea intra-serviciu a procedurilor simplificate (PS) și conceptul de Operatori Economici Autorizați (AEO).

24 Proceduri, Vama, lacuna intra-serviciu 2: Amânarea taxelor și garanții.

25 La momentul de față în port sunt vămuite doar bunurile accizabile. Combustibilul, țigaretile sunt vămuite pentru uz intern la PLIG. Pentru toate celelalte bunuri se folosește procedura de tranzit.

26 Proceduri, Vama, lacuna intra-serviciu 3: Analiza de risc.

- 
- **Recomandare** – Acordul de Asociere Moldova-UE subliniază necesitatea dezvoltării continue a procedurilor de determinare a valorii în vamă și corespunzător SVRM trebuie să încerce să asigure revizuirea constantă a acestora și îndeplinirea recomandărilor indicative din EU Customs Blueprints revizuit, Capitolul 7: Datoriile vamale. Cele mai recente regulamente cu privire la determinarea valorii în vamă elaborate de SVRM trebuie să fie gestionate corect, iar prevederile trebuie implementate în mod adecvat la evaluarea/determinarea valorii în vamă a bunurilor importate de către colaboratori care urmează cu strictețe metodologia prevăzută, și anume Metoda 1 continuând progresiv și consecutiv până la Metoda 6. **(R)**

Se va ține cont în mod corespunzător de stabilirea programelor de asigurare a managementului prin care se vor monitoriza acțiunile colaboratorilor pe parcursul procedurii de determinare a valorii în vamă și se vor include determinarea valorii în baza riscurilor, utilizând baza de date națională de determinare a valorii în vamă<sup>27</sup>. **(R)**

Introducerea moratoriului de 3 luni (din 01 Aprilie 2016) asupra ‘controlului de stat a persoanelor fizice și juridice care desfășoară activitate antreprenorială’ extinsă pentru o perioadă de trei luni, până în Septembrie 2016, a intervenit grav în activitatea Controlului și Auditului Post Vămuire (Customs Blueprint 14), și dat fiind cerințele și angajamentele din AA/ZLSAC este imperios ca Serviciul Vamal să aplice și să efectueze în mod legal funcțiile aferente auditului și controalelor post vămuire în baza prevederilor Codului Vamal al RM<sup>28</sup>. **(R)**

**Concluzie 8** - Portul Giurgiulești constituie punctul internațional al Republicii Moldova pentru multe coridoare de tranzit prevăzute pentru implementare treptată de UE, având legătură cu sistemele de transport maritim din Europa. Aceste itinerare, de rând cu transportul modernizat pe Marea Neagră vor constitui factori importanți pentru dezvoltarea economică a țărilor vizate.

- **Recomandare** –SVRM întreprinde măsuri întru a accelera procesul de aderare la Convenția privind regimul de tranzit comun și pe viitor va elabora prevederi pentru introducerea NCTS. Pentru introducerea NCTS la nivel național va fi nevoie de norme noi, ajustări majore a sistemelor IT ale Serviciului Vamal precum și ale comercianților, dar și de o perioadă de tranziție pentru ca noile proceduri să poată fi acceptate și securizate. Se recomandă ca SVRM să revizuiască planurile actuale în special în contextul viitoarei implementări a NCTS în PILG, întreprinzând toate măsurile necesare prelabile proiectului Twinning preconizat, pentru o pregătire adecvată<sup>29</sup>. **(M)**

**Concluzie 9.** – Disponibilitatea informațiilor prelabile și utilizarea acestora de către inspectorii din domeniul serviciilor veterinare și fitosanitare (ANSA) în PILG se dovedește a fi limitată și recepționată în prealabil doar pentru transporturi în cadrul “Comisiei de bord”. Procedurile de vămuire, importante mai ales pentru produsele perisabile și animalele vii, ar putea fi consolidate utilizând analiza de risc înainte de licențiere și documentele comerciale.

- **Recomandare** – Aplicarea și utilizarea informațiilor prelabile de către inspectorii din domeniul serviciilor veterinare și fitosanitare în scopul aplicării analizei riscurilor în PILG trebuie implementată ca o parte din practica obișnuită de lucru, dar și în contextul avertismentelor rapide emise în conformitate cu Ghidul UE cu privire la managementul integrat al frontierei. Revizuirile și actualizările sistematice ale criteriilor și a profilurilor de risc trebuie să devină o practică de rutină<sup>30</sup>. **(R)**
- **Recomandare** – Inspectorii ANSA care își desfășoară activitatea în PILG trebuie să asigure alinierea procedurilor la Directiva 2000/29/EC, regulamentele UE și normele Organizației Europene și Mediteraneene pentru Protecția Plantelor, în calitate de obligație și cerință a AA/ZLSAC<sup>31</sup>. **(R)**

27 Proceduri, Vama, lacuna intra-serviciu 4: Determinarea valorii, clasificare, origine și control și audit post-vămuire.

28 Ibid.

29 Proceduri, Vama, lacuna intra-serviciu 5: Tranzit și noul sistem de tranzit computerizat (NCTS)

30 Proceduri, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 1: Informații prelabile.

31 Proceduri, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 2: Proceduri fitosanitare.

**Concluzie 10.** – Toate navele care sosesc din sau pleacă în depărtare din PILG, actualmente necesită aprobarea unei „Comisii de bord (navale)”, în componența căreia intră reprezentanți ai următoarelor SCF din Moldova: DPFRM, SVRM, autoritatea portuară (comandantul portului), autoritățile veterinare și fitosanitare (în funcție de necesități), Agentul maritim și sanitaro-epidemiologic, în conformitate cu ‘Normele Tehnologice’<sup>32</sup>. “Comisia de bord” efectuează un număr de controale legale și obligatorii, precum și verificări minuțioase ale navelor în vederea detectării bunurilor de contrabandă, deși toate procedurile ‘de bord’ trebuie îndeplinite înainte ca navei să i se permită descărcarea sau în caz de export, încărcarea mărfurilor. Întreunirile ‘Comisiei de bord’ și procedurile se realizează indiferent de regularitatea vizitării PILG de către nave sau membrii echipajului.

- **Recomandare** – Uniunea Europeană de mult timp a recunoscut necesitatea simplificării procedurilor de control la frontieră în sectorul maritim, prin aplicarea principiilor selectivității bazate pe riscuri în calitate de instrument utilizat de SCF (conduse de DPFRM sau SVRM în acest caz). Toate SCF trebuie să prevadă încetarea practicii ‘Comisiei de bord’ în calitate de instrument de rutină și obligatoriu cu ajutorul căruia se realizează și se menține controlul navelor care sosesc și pleacă din/în PILG, și să-l înlocuiască cu sistemul acceptat la nivel internațional de ‘Practică Liberă’<sup>33</sup>. **(R)**

‘Normele Tehnologice’ care descriu modul de control și prestare de servicii trebuie revizuite și modernizate, în special pentru includerea controalelor fitosanitare și veterinare menționate în textul referitor la importul, exportul și tranzitul mărfurilor prin navele de pasageri, dar nu și pentru alte livrări prin nave de mărfuri, inclusiv exportul de animale, efectuate regulat prin port. Astfel se recomandă ca ‘Normele Tehnologice’ noi, dacă încă nu sunt aplicate, să fie elaborate în conformitate cu bunele practici europene și să fie ratificate de toate serviciile relevante cu privire la controalele pentru portul de pasageri și PILG. SVRM trebuie să redinamizeze cooperarea stabilită în 2015 prin intermediul grupului de lucru între toate serviciile de control la frontieră în PILG pentru a modifica și actualiza ‘Normele Tehnologice’ curente. **(R)**

**Concluzie 11.** – Exercițiile pentru timpul de vămuire, prin intermediul cărora se măsoară timpul necesar pentru finalizarea procedurii de vămuire în port, actualmente lipsesc. Deși nu este scopul prezentului studiu, se recomandă ca modelul unui exercițiu similar îndeplinit în Porturile din Ucraina din Odesa și Illiciouk să fie utilizat în PILG pentru măsurările ulterioare ale timpului pentru a evalua eficiența procedurilor de vămuire recomandate ca parte a activităților de rutină a SCF.

- **Recomandare** – Exercițiile pentru timpul de vămuire trebuie efectuate regulat în cadrul SCF, iar datele statistice rezultate trebuie publicate pentru a spori eficiența, transparența și dialogul cu privire la facilitarea comerțului dintre autoritățile și mediul de afaceri implicat în vămuirea mărfurilor<sup>34</sup>. **(S)**

## Comunicare și schimb de informații

**Concluzie 12.** – Una dintre strategiile principale pentru dezvoltarea administrațiilor vamale la nivel mondial și mai ales în Uniunea Europeană constă în tranziția de la documente pe suport de hârtie la documente, semnături și întreaga procesare a funcțiilor vamale în format electronic. Această reformă reprezintă o facilitate esențială pentru mai multe inițiative strategice, cum ar fi implementarea informațiilor prelabile cu privire la mărfuri, procedurile simplificate, inclusiv conceptul de AEO și ghișeu unic. Tendința ascendentă de utilizare a declarațiilor vamale electronice de către mediul de afaceri, promovat de Serviciul Vamal, se bazează pe date statistice pentru depunerea declarațiilor de export și a fost consolidată din Martie 2015, permițând agenților economici să declare importurile tot în format electronic.

32 Anexa III Schema tehnologică a PILG(2013).

33 Proceduri, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 1: Reformele comisiei de bord.

34 Proceduri, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 2: Exerciții pentru timpul de vămuire.

- 
- **Recomandare** –SVRM trebuie să asigure menținerea conformității cu legislația vamală electronică a UE, în special cu **Decizia 70/2008/EC privind mediul de lucru fără hârtie pentru vamă și comerț, cunoscută și ca “Decizia Vamală Electronică” (OJ L 23 din 26 ianuarie 2008) precum și cu Directiva privind semnătura electronică – Directiva 1999/93/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind un cadru comunitar pentru semnăturile electronice (OJ L 13 din 19 ianuarie 2000)**, ca parte a programelor naționale TIC<sup>35</sup>. **(M)**

**Concluzie 13.** – Interacțiunea dintre vamă și alte agenții care consolidează cooperarea și coordonarea este recunoscută ca fiind în conformitate deplină cu bunele practici după cum este prevăzut în EU Customs Blueprints revizuit<sup>36</sup>. Totuși, acordurile dintre agenții care stipulează condițiile pentru implementarea eficientă a normelor ce reglementează interacțiunea dintre SCF în port, semnate la nivel central și local, trebuie dezvoltate în continuare.

- **Recomandare** – Este nevoie de elaborare, dezvoltare, introducere și/sau implementare a acordurilor dintre agenții (nivel de serviciu) între toate SCF din PILG pentru a formaliza la nivel central și local procedurile necesare pentru schimbul eficient de informații, inspecții comune, examinări și prelevarea de probe, precum și alte operații și activități în cadrul cărora este necesară coordonarea și interacțiunea dintre SCF. **(M)**

În plus, mediul de afaceri, inclusiv companiile de transport maritim din port trebuie să dețină mecanisme recunoscute pentru a se întruni cu vama sau alte servicii de control la frontieră/autorități portuare la nivel central, regional și/sau local pentru a pune în discuție probleme legate de transportul național și logistică aferente vămii mărfurilor în port. De asemenea, în măsura în care se poate stabili, trebuie creat un grup de lucru sau un comitet local în cadrul PILG, componența căruia să includă agenți sau utilizatori obișnuiți ai portului și a serviciilor de control la frontieră, în cadrul cărora să poată fi abordate aspecte comune<sup>37</sup>. **(R)**

**Concluzie 14.** – Consolidarea cooperării dintre administrațiile vamale și sectorul privat prin îmbunătățirea schimbului de informații și sporirea sensibilizării cu privire la rolul Serviciului Vamal, inclusiv: amenințărilor din partea criminalității transfrontaliere prin crearea mecanismelor ce facilitează întrunirile periodice și semnarea memorandumului de înțelegere (MÎ) cu asociațiile de comerț și producători din Republica Moldova, constituie măsuri înaintate de CIC în Orientările vamale revizuite (2012) și EU Customs Blueprints revizuit (2015).

- **Recomandare** – În calitate de SCF cheie cu responsabilități în domeniul vămii mărfurilor în port, SVRM trebuie să implementeze un proces sistematic de elaborare și semnare a memorandumurilor de înțelegere cu principalele autorități de comerț și transport în sectorul privat pentru a elabora și a consolida conceptul de facilitare a comerțului și conformitatea cu orientările internaționale de cooperare. Alte aspecte importante de cooperare trebuie să cuprindă implicarea companiilor din sectorul privat în cadrul procesului de reglementare vamală, cu titlu permanent și instituționalizat în baza standardului 1.3 din Convenția de la Kyoto revizuită. **(M)**

Instituirea unui ombudsman regional independent în calitate de modalitate a administrației de a gestiona sesizările din partea comercianților, în special cele responsabile pentru PILG, specializate în domeniul vamal, trebuie la fel considerată drept inițiativă a bunelor practici<sup>38</sup>. **(M)**

---

35 Comunicare și schimb de informații, Vama, lacună intra-serviciu 1: Implementarea conceptului E-Customs și a proceselor complet automatizate.

36 EU Customs Blueprints, Capitol 8, Facilitarea comerțului: Secția 8.15, Capitol 11, Control la frontieră și intern: Secția 11.20, Capitol 12, Investigație și aplicarea legii: Secția 12.5 și 12.13, Capitol 13, Tranzitul vamal: Secția 13.12, Capitol 15 Drepturile de Proprietate Intelectuală: Secția 15.17 și 15.18.

37 Comunicare și schimb de informații, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 1: Crearea acordurilor între agenții.

38 Comunicare și schimb de informații, Vama, lacuna intra-serviciu 2: Memorandumuri de înțelegere (MÎ) cu sectorul privat.

**Concluzie 15.** - SVRM are obligația legală de a furniza informații cu privire la cadrul legislativ vamal publicului larg. Serviciile vamale, precum și cele veterinare și fito-sanitare au introdus servicii telefonice gratuite/linia verde, drept modalitate de obținere a informațiilor cu privire la activități ilicite și de corupție. De asemenea, toate serviciile de control la frontieră exploatează și întrețin portaluri internet unde se postează informații și noutăți cu privire la organizațiile lor. Metodologia orientată pe serviciu este considerată în UE, dar și în alte țări drept o abordare modernă pentru Serviciul Vamal și pentru alte SCF, în vederea implementării facilitării comerțului. Această strategie nu doar aduce beneficii și facilitează comerțul, dar în același timp ajută la protejarea societății prin crearea frontierelor sigure și securizate. Ajustările aduse procedurilor prin modificarea legislației și a politicilor de către Serviciul Vamal și alte SCF afectează în mod direct mediul de afaceri și comerț în ceea ce privește operațiunile de rutină și costurile.

- **Recomandare** – Toate SCF trebuie să întreprindă măsuri pentru îmbunătățirea diseminării informațiilor publice. Astfel, acestea trebuie să asigure faptul că prezentarea informațiilor către publicul larg și mediul comercial constituie o prioritate și sunt actualizate în mod regulat. În plus, toate SCF trebuie să prevadă inițierea și participarea în cadrul campaniilor care asistă în obținerea sprijinului public și a conștientizării activității acestora, precum și a modului în care contribuie la bunăstarea societății în general, fie în domeniul sănătății și siguranței alimentare, obținerea veniturilor, protejarea societății de efectele nocive ale traficului de droguri, mărfurilor protejate de principiile drepturilor de proprietate intelectuală (DPI) sau terorism la depistarea armelor, munițiilor și armelor de distrugere în masă (ADM). **(M)**

Toate serviciile de control la frontieră trebuie să prevadă revizuirea și, după caz, aplicarea exemplor de tipuri de campanii organizate în alte țări, care s-au dovedit a fi eficiente în oferirea informațiilor, sporind reputația publică și nivelul transparenței<sup>39</sup>. **(M)**

- **Recomandare** – Mediul de afaceri din PILG și-a exprimat nemulțumirea că nu sunt întotdeauna suficient informați sau consultați în prealabil de Serviciul Vamal pe marginea propunerilor de modificare a legislației, politicilor sau procedurilor, și nu au altă opțiune decât să caute informații relevante cu privire la comerț publicate de administrația vamală pe site-ul vămii sau prin intermediul companiilor de brokeri. Prin urmare, autoritatea portuară, operatorul portului și SCF trebuie să țină cont de opiniile, preocupările și considerațiile mediului de afaceri și să pună accent mai puternic pe dezvoltarea și implementarea principiilor facilitării comerțului în PILG. E nevoie de consultări periodice și sistematice cu mediul de afaceri din PILG pentru a cunoaște opinia acestuia cu privire la regulamentele și procedurile propuse noi, sau modificările cerințelor existente, informând la timp despre orice schimbare în domeniile comerțului conform, securității și interdicției efective a fraudei vamale, traficului de droguri, încălcării drepturilor de proprietate intelectuală și amenințării speciilor pe cale de dispariție. Publicarea periodică a unui buletin informativ, în calitate de măsură corespunzătoare de comunicare aplicată de Serviciul Vamal, ar avea și aprobarea mediului de afaceri. De asemenea, trebuie introdusă o anchetă anuală privind gradul de satisfacție a utilizatorilor portului, care va face posibilă analizarea și exprimarea opiniei pe marginea procedurilor și proceselor. Aceasta anchetă va încuraja toate părțile și părțile interesate ale portului să dezvolte un spirit mai profund de cooperare și coordonare<sup>40</sup>. **(M)**

**Concluzie 16.** – Sistemele TIC prin care se face legătura electronică dintre administrația portului, operatorii de terminale, companiile de transport, expeditorii, transportatorii, agenții maritimi, împreună cu vama și SCF precum și alți membri ai comunității portuare des se numesc ‘Sistem Comunitar Portuar’ și sunt precursorii sistemelor de ghișeu unic. Conectarea într-un ‘Sistem Comunitar Portuar’ oferă posibilitatea tuturor întreprinderilor legitime care transportă și vămuiesc mărfurile în port, să-și traseze încărcăturile de la sosire până la plecare și vice-versa. Având rol central, Serviciul Vamal este des considerat a fi cea mai potrivită autoritate de frontieră pentru a recepționa și coordona fluxul de informații printr-un punct de intrare unic, mai ales cu referire la cerințele de reglementare ale altor SCF.

<sup>39</sup> Comunicare și schimb de informații, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 2: Informarea îmbunătățită a publicului.

<sup>40</sup> Comunicare și schimb de informații, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 3: Sondaj privind satisfacția utilizatorilor portului și serviciilor de control la frontieră.

---

De asemenea, având în vedere cerințele legislative și operaționale pentru interacțiunea dintre SCF în port, este necesar să fie dezvoltată o strategie pentru transmiterea și de schimbul de informații confidențiale în baza rezultatelor analizei riscurilor și/sau a datelor.

Un motiv înaintat de comunitatea de afaceri pentru a nu valorifica la maximum procedura de declarare incompletă (PDI) și a procedurii de declarare simplificată (PDS) constă în faptul că soluția IT utilizată în prezent de Serviciul Vamal din Republica Moldova - ASYCUDA World – nu oferă funcționalitate necesară pentru procesarea declarațiilor.

- **Recomandare** – Urmând exemplul altor porturi din regiune, crearea rețelei informaționale locale sau a ‘Sistemului Comunitar Portuar’ de către administrația portuară, special concepută pentru utilizare exclusivă de către SCF și operatorii portuari, va servi la stabilirea unei platforme de comunicare sigure și standardizate dintre autorități, părți interesate, clienți potențiali și organizațiile comerciale locale, care să permită schimbul de informații și va spori poziția competitivă a PILG, eliminând posibilitatea de formare a punctelor de strangulare și întârzierile la manevrarea mărfurilor. Schimbul electronic de date în timp real prin intermediul unui sistem comunitar portuar ar putea potențial îmbunătăți eficiența la toate nivelele procesului, începând cu depunerea manifestului și până la încărcarea și descărcarea navei. **(M)**

Pentru a implementa și a face procedurile vamale simplificate complet disponibile tuturor agenților economici, este nevoie de dezvoltarea și/sau actualizarea urgentă a soluțiilor TIC utilizate actualmente în cadrul SVRM. Sistemele TIC trebuie să cuprindă funcționalitatea de a procesa procedura de declarare incompletă (PDI) și procedura de declarare simplificată (PDS), astfel facilitând comerțul și extinderea comercială a portului Giurgiulești. **(R)**

Softul, care permite conexiunea între sistemele TIC ale SVRM și operatori de linie (Danube logistics și MSC, China Shipping, etc.) pentru furnizarea informației în regim on-line cu privire la containere ce rămân în port, la fel este considerat ca un domeniu, care trebuie să fie pus în discuție și dezvoltare între părțile relevante din port<sup>41</sup>. **(M)**

**Concluzie 17.** – În UE cele patru sisteme a bazelor de date sunt utilizate pentru monitorizarea și schimbul de informații între statele membre și țările terțe autorizate privind controlul asupra bunurilor și produselor veterinare și fitosanitare la import, export și tranzit. La nivel central ANSA este în proces de stabilire a conexiunii la un număr din aceste baze de date, în conformitate cu angajamentele sale în cadrul Acordului de Asociere și ZLSAC. Extinderea comerțului între Republica Moldova și UE are un potențial de creștere semnificativă a volumului de transportări ale animalelor vii, produselor furajere, plantelor și materialului vegetal, fructelor și legumelor prin PILG, necesitând ulterior verificări și controale veterinare și fitosanitare amănunțite.

- **Recomandare** – ANSA trebuie să dobândească un acces deplin la bazele de date UE și/sau alte baze de date internaționale legate de activitățile lor – nu doar la nivel central, dar și în locurile strategice importante pentru importul și exportul a mărfurilor și produselor veterinare și fitosanitare, cum ar fi PILG, în special cele care la moment nu sunt conectate, cum ar fi baza de date privind normele sanitare și fitosanitare (SFS) la export, sau cele care sunt în așteptare a punerii în aplicare, de exemplu TRACES. Accesul deplin la cele 4 baze de date veterinare, sanitare și fitosanitare ale UE va ajuta considerabil în vămuirea mărfurilor și bunurilor în cadrul domeniului lor de responsabilitate și competență transfrontalieră. **(R)**

Având în vedere în special Serviciul Fitosanitar, EUBAM continuă să recomande beneficiile bazei de date naționale cu accesul deplin în special pentru inspectorii ANSA în portul PILG<sup>42</sup>. **(R)**

41 Comunicare și schimb de informații, Vama, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 4: Schimb de informații între agenții, inclusiv legăturile privind baze de date statale ale SCF.

42 Comunicare și schimb de informații, servicii veterinare și fitosanitare, lacuna internațională 1: tehnologii informaționale.

## Infrastructură și echipament

**Concluzie 18.** – Asistarea la îmbunătățirea nivelului de cooperare între SCF în PTF, conceptul de partajare și/sau utilizare în comun a infrastructurii și clădirilor de frontieră este un component cheie a gestionării integrate a frontierei și este considerat ca „cea mai bună practică”. Controlul fizic al containerilor la PILG este dificil și reprezintă un risc-cheie pentru securitate și venituri. Abilitatea SCF să exercite această atribuție în mod eficient este un factor important care va ajuta mediului de afaceri să determine extinderea portului pe viitor.

- **Recomandare** – O bază de date integrată de referință cu toate imaginile obținute de la scanele vamale mobile cu raze X trebuie creată și pusă la dispoziția ofițerilor cu atribuții de serviciu de scanare la PILG și alte PTF conectând întregul echipament mobil de scanare cu raze X și cu capacitatea de transmitere electronică a imaginilor la baza de date centrală din apartul central al SV, cu acordarea importanței specifice a cerințelor echipelor de direcționare a containerilor la examinare, care sunt prezente în port. Crearea unui arhiv on-line ar ajuta inspectorilor în efectuarea selecțiilor în baza de risc și informații, evitând necesitatea de controale fizice intruzive și inutile<sup>43</sup>. **(M)**

**Concluzie 19.** - Nivelul de securitate necesar pentru prevenirea riscurilor asociate cu migrația ilegală, traficul ființelor umane, contrabandă, terorismul și alte activități ilegale la PILG sau PTF feroviar adiacent Giurgiuilesti și zonele limitrofe poate fi îmbunătățit prin instalarea și operarea unor sisteme de supraveghere video CCTV (televiziune cu circuit închis).

- **Recomandare** – La moment nu există nici un sistem CCTV disponibil pentru serviciile de control la frontieră la PILG sau PTF feroviar adiacent Giurgiuilesti. SCF din PILG și zonele limitrofe acestuia, inclusiv PTF feroviar adiacent trebuie monitorizate prin intermediul tehnicii, precum și iluminare necesară trebuie acordată pentru verificările la frontieră și supraveghere pentru asistare și sprijinirea analizei de risc, selectivității și direcționării. Ca regulă generală, toate PTF trebuie îngrădite și perimetrul monitorizat prin camere și senzori cu sisteme de cameră/supraveghere video (sisteme CCTV) pentru acoperirea zonei PTF supuse unui risc asociat. Trebuie adoptată o prevedere specială pentru stocarea imaginilor video colectate prin intermediul sistemului de supraveghere video CCTV în PTF în conformitate cu legislația națională privind protecția datelor. Oriunde este instalat sistemul CCTV, trebuie postate semne corespunzătoare de prevenire a călătorilor, că ei sunt sub supraveghere video. **(R)**

De asemenea, clădirile pustii în vecinătatea cu portul sau PTF feroviar au un potențial de creare a riscului înalt de activitatea ilegală. Astfel de clădiri trebuie ocupate sau demolate într-o împiedica ca ele să devină locuri de ascundere pentru migrații ilegale și/sau depozitare a mărfurilor de contrabandă<sup>44</sup>. **(S)**

**Concluzie 20.** – În PTF feroviar adiacent Giurgiuilești lipsește controlul convenit și capacitățile de inspecție în ceea ce privește infrastructura și echipamentul, pentru a întreprinde verificarea eficientă a pasagerilor și a încărcăturilor și, prin urmare, devin posibile condițiile pentru transportarea imigranților ilegali și tuturor tipurilor de contrabandă, inclusiv substanțe narcotice și alte tipuri de comerț ilicit.

<sup>43</sup> Infrastructură și echipament, Vama, lacuna intra-serviciu 1: Baza de date națională interactivă pentru imaginile a vehiculelor scanate.

<sup>44</sup> Infrastructură și echipament, Vama, Poliția de Frontieră, Serviciul Veterinar și Fitosanitar, lacuna inter-agenții 1: Supravegherea PTF și a zonei înconjurătoare / televiziune cu circuit închis (CCTV) și preluarea imaginilor.

- 
- **Recomandare** – PTF feroviar Giurgiulești necesită investiții și reamenajare substanțială, pentru a aduce acesta în conformitate cu standardele UE. PTF feroviare în țările vecine prezintă una din cele mai mari vulnerabilități la frontierele UE, atât în ceea ce privește securitatea, cât și criminalitatea transfrontalieră; demonstrând aceleași probleme în PTF acesta. Prin urmare, se recomandă luarea în considerare a unui set cuprinzător de măsuri, care va fi prioritizat nu numai pentru PTF feroviar Giurgiulești, dar și pentru toate alte PTF feroviare din Republica Moldova<sup>45</sup>. **(M)**

**Concluzie 21.** – În PILG lipsesc instalații corespunzătoare, care ar permite în primul rând SVRM, dar și altor servicii de control la frontieră să efectueze eficient examinarea fizică a încărcăturii sub acoperire rezistentă la intemperii. Servicii fitosanitare nu au spații de depozitare pentru bunurile perisabile, și servicii veterinare nu au zone de păstrare în condiții de siguranță sau tratamentul uman al animalelor.

- **Recomandare** – Operatorul portuar, Danube Logistics trebuie să asigure planificarea și construcția clădirilor curate și uscate cu capacitățile suficiente de depozitare, care vor permite descărcarea și efectuarea de către vama și alte servicii de control la frontieră a controlului fizic amănunțit și inspecției a tuturor tipuri de încărcături și de transport, inclusiv și containere, sub o acoperire rezistentă la intemperii în cadrul portului. **(R)**

În plus, pentru vămuirea bunurilor și produselor veterinare și fitosanitare, este necesar ca operatorul portuar să asigure clădirile de depozitare cu temperatura controlată echipate în mod corespunzător, precum și zone adecvate pentru păstrarea în condiții de siguranță, carantină și tratamentul uman a animalelor în timpul tranzitului acestora prin port. **(R)**

Asigurarea cu rampe / poduri rulante securizate și sigure pentru numărarea animalelor vii în camioane cu 2-3 nivele, împreună cu spațiu și facilități suficiente pentru parcare vehiculelor comerciale ar trebui să facă parte dintr-un pachet total de măsuri încorporate în cadrul îmbunătățirii a infrastructurii și a echipamentului, care trebuie luate urgent în considerare pentru a aduce manipularea animalelor vii în portul la standardele UE și în conformitate cu Hotărârea Guvernului RM nr. 797 cu privire la bunăstarea animalelor<sup>46</sup>. **(R)**

**Concluzie 22.** - În mod obișnuit, în cazul controalelor și inspecțiilor veterinare și fitosanitare lipsa unei infrastructuri suficiente și adecvate poate duce la întârzieri în punerea în liberă circulație a bunurilor, care depind de rezultatele testelor de laborator. În timp ce serviciile veterinare și fitosanitare sunt disponibile 24/7 la PTF rutier adiacent, portul nu dispune în prezent de facilități de testare și de analiză de laborator.

- **Recomandare** – Printr-un proiect finanțat de către Banca Mondială se construiesc clădirile pentru analize de laborator și depozite la adiacentul PTF rutier Giurgiulești, dar în prezent această parte se află încă în curs de construcție. Deși este absolut necesar, la moment nu se știe cu siguranță dacă o încăpere va fi suficientă pentru deservirea traficului din cele două locații extinse separate. Prin urmare, ANSA trebuie în mod independent să considere alocarea pentru viitor a resurselor, infrastructurii și echipamentelor suficiente într-o încăpere separată situată în port, având în vedere importanța PILG în calitate de punct internațional de acces și coridor principal pentru import și export al încărcăturilor pe mare pentru Republica Moldova și zonele limitrofe din jur<sup>47</sup>. **(M)**

---

45 Infrastructură și echipament, Vama, Poliția de Frontieră, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 2: Dezvoltarea PTF feroviar Giurgiulești.

46 Infrastructură și echipament, Vama, Poliția de Frontieră, Serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna inter-agenții 3: zonele acoperite de examinare a încărcăturilor.

47 Infrastructură și echipament, serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra- serviciu 1: facilitățile de control veterinar și fitosanitar la PILG.

**Concluzie 23.** – Folosirea îmbrăcămintei de protecție (cum ar fi halate de laborator, șorțuri din cauciuc, mănuși din cauciuc gros și încălțăminte specială), care previne contaminarea mostrelor și protejează inspectorii de riscurile veterinare și fitosanitare nocive, este esențială și, în cazul utilizării corespunzătoare, poate spori viteza efectuării inspecțiilor, examinărilor și prelevării probelor. Funcționarii serviciilor veterinare și fitosanitare de la PILG par a fi lipsiți de astfel de îmbrăcăminte și echipament de protecție.

- **Recomandare** – Trebuie să fie acordat echipamentul și îmbrăcăminte corespunzătoare standardelor internaționale de siguranță pentru îndeplinirea atribuțiilor serviciilor veterinare și fitosanitare. Alte elemente a echipamentului de bază în conformitate cu standardele Uniunii Europene de asemenea trebuie să fie disponibile pentru inspectorii ANSA <sup>48</sup>. **(R)**

## Calea de urmat

Provocările care urmează să fie depășite de către SVRM și alte servicii de control la frontieră în anii următori, în ceea ce privește volumul modificărilor impuse de Acordul de asociere UE și ZLSAC sunt considerabile. Deși aceasta deja a creat o presiune considerabilă, toate serviciile de control la frontieră au demonstrat bunăvoința și capacitatea sa de adaptare și îndepărtare sistematică de controale și proceduri rigide și inflexibile. O astfel de flexibilitate beneficiază facilitarea comerțului și îmbunătățește climatul investițional în locații, cum ar fi PILG.

În timp ce există mai multe recomandări cu nivel diferit de prioritate și, uneori, interdependență, este important ca modificările să fie văzute în primul rând din punct de vedere strategic și ca strategia să fie direcționată într-un plan de acțiune cu termen limitat, care reflectă acești factori determinanți.

SVRM și alte servicii de control la frontieră, în cooperare cu mediul de afaceri din port, ar trebui să considere elaborarea unui plan comun de acțiune care va conține termenele realiste, dar cu toate acestea și realizabile pentru a pune în aplicare recomandările cuprinse în studiul PILG. EUBAM este gata în continuare să ajute SVRM și alte servicii de control la frontieră, sprijinindu-le în procesul de efectuare a serviciilor de înaltă calitate, moderne, transparente și eficiente, care îndeplinesc standardele UE și cele mai bune practici internaționale.

Studiul confirmă faptul că autoritățile vamale au făcut progrese considerabile în special în promovarea facilitării comerțului prin intermediul, de exemplu, introducerii declarațiilor electronice de import și export, și modificărilor legislative care permit reducerea numărului de documente justificative, care însoțesc declarațiile vamale, dar există și alte domenii în care îmbunătățiri substanțiale ar putea fi potențial atinse în continuare, în special în port.

Inovarea, modificarea și alte aspecte ale gestionării modificărilor în ceea ce privește activitățile serviciilor de control la frontieră sunt importante precum și stipulate de Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE), care prevede că, peste mai mult timp, se așteaptă creșterea semnificativă a produsului intern brut (PIB) mondial și o posibilă dublare a acestuia în următorii 15 ani. Republica Moldova trebuie să fie pregătită să profite de această creștere, deoarece OCDE, de asemenea, prognozează că „procesarea containerelor maritime în port la nivel mondial ar putea fi mărită de patru ori până în 2030”. Ca urmare, se poate de așteptat că volumul schimburilor comerciale va crește în mod semnificativ și rapid, inclusiv și cu țările în curs de dezvoltare, de-a lungul coridoarelor comerciale și de transport și în special între cele mai mari regiuni, precum sunt Asia (China, India), Europa și America de Nord. PILG deja are o amplasare bună pentru a profita de această extindere în comerțul cu legăturile sale către Marea Mediterană și China. Se anticipează că serviciile maritime vor transporta cea mai mare parte din acest trafic pe distanțe lungi, cu probabilitatea că serviciile handling la sol vor rămâne foarte concentrate în principalele porturi internaționale de tranzit.

<sup>48</sup> Infrastructură și echipament, serviciul veterinar și fitosanitar, lacuna intra-serviciu 2: Echipamentul și îmbrăcăminte de protecție.

---

Adăugator la modificările legislative și procedurale necesare există o cerință de modernizare și actualizare a echipamentului și a infrastructurii din interiorul și în apropierea portului. OCDE consideră calitatea infrastructurii ca un pilon esențial al competitivității internaționale, care intensifică comerțul, în special la export, și are un impact pozitiv asupra creșterii economice globale. „Infrastructura punctului de acces și a coridorului internațional principal este extrem de importantă pentru exportul și importul a tuturor produselor și resurselor de care au nevoie economiile tuturor țărilor. În viitor acestea vor deveni și mai importante”<sup>49</sup>.

### **Mesaje-cheie privind nevoile OCDE de infrastructură strategică de transfer până în anul 2030**

*Este nevoie de o nouă categorie de infrastructură „strategică”, care va include principalele punctele internaționale de acces și legăturile lor interioare cheie. Capacitatea curentă de infrastructură a punctului de acces și a transportului intern nu va fi în stare să facă față cerințelor în anul 2030.*

*Majoritatea din infrastructura curentă a punctului de acces și a coridorului nu a fost în stare să proceseze creșterea de 50%, nemaivorbind de dublarea numărului pasagerilor în 15 ani sau triplarea numărului transportului de marfă în 20 de ani. În pofida recente crize și recesiunii financiare, care a majorat deficiențele, datoriile și șomajul:*

*Țările cu procesele bune de planificare și planuri strategice de infrastructură legate de finanțarea asigurată continuă să construiască cu succes infrastructura strategică de care au nevoie. În viitor, când finanțarea infrastructurii a punctului de acces și de transport intern din surse tradiționale va „seca”:*

*Este nevoie de o finanțare îmbunătățită în mai multe țări pentru a garanta securitatea și nivelurile de finanțare în concordanță cu dezvoltarea infrastructurii strategice necesare pentru a răspunde nevoilor viitoare.*

*Țările care nu au mecanisme bune de finanțare nu pot construi infrastructura sa strategică. În multe țări, trebuie să existe o mai mare certitudine de proiecte și asigurare cu fonduri, deoarece planuri fără finanțare asigurată pot crea un decalaj de credibilitate, slăbi interesul părților interesate și deteriora performanța viitoare a punctului de acces.*

*Având în vedere riscurile viitoare de finanțare a infrastructurii în țările cu o dependență excesivă de sursele bugetare:*

*Fonduri de infrastructură, ca și cele utilizate cu succes în mai multe țări, ar putea fi un element central pentru finanțare guvernamentală mai sigură a infrastructurii strategice necesare în alte țări în viitor. În multe țări finanțarea din partea sectorului privat a avut un rol important în ajutarea livrării capitalului propriu și finanțării datoriei necesare pentru ca proiecte de infrastructură să devină operaționale.*

*Implicarea sectorului privat poate de asemenea să ajute la gestionarea tranziției spre utilizatorul plătiitor/ investițiile de auto-finanțare.*

*Privatizările parțiale și complete pot spori eficiența și reduce cerințele de finanțare publică.*

*Fondurile sectorului privat investite direct în activele cotate și cele necotate de infrastructură sunt deja active pe multe piețe de infrastructură. Fondurile de pensii au resurse bune și potențial sunt investitori în infrastructura de transport mai mari.*

---

49 Programul OCDE de viitorul internațional: Nevoile de infrastructură strategică de transfer până în anul 2030.

### **Cu toate acestea:**

*Este necesar accesul la proiectele de o calitate mai bună, care sunt echilibrate între risc și recompensă în conformitate cu interesele contribuabililor de fonduri. Infrastructura strategică de transport ar putea fi atractivă în acest sens.*

*În viitor, având în vedere limitările așteptate privind fondurile publice: creșterea investițiilor din sectorul privat în infrastructura strategică de transport va fi esențială. Există un sprijin sporit pentru o creștere ecologică și o „ecologizare” a transportului. Contribuțiile importante pot fi realizate pe parcursul etapelor de planificare și dezvoltare a infrastructurii. Fiind dezvoltată, o bună gestionare și utilizarea unor tehnologii inovatoare și eficiente din punct de vedere energetic poate spori în mod semnificativ aceste contribuții.*

Comisia Europeană consideră să integreze pe deplin porturile în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), ca o parte a unei rețele de transport multimodal, care include legături cu zonele asociate și adiacente, de asemenea, încurajând transportul maritim pe distanțe scurte.

„Porturile trebuie să joace următorul rol în TEN-T:

- sporirea eficienței sistemului european de transport;
- încurajarea creșterii comerțului UE cu țările terțe,
- depășirea congestiei a principalelor coridoare de teren;
- îmbunătățirea legăturilor maritime cu regiunile insulare și periferice;
- consolidarea aspectului multimodal al TEN-T“.

Pentru a conecta TEN-T cu rețelele din Europa Centrală și de Est și cu cele din Marea Mediterană, Comisia propune să promoveze standardele în cadrul acestor porturi, care vor fi comparabile cu cele regăsite în porturile comunitare.

### **Schimbarea modelelor de distribuție**

Containerizarea în transport maritim a dus la crearea unei rețele de instalații „butuc și spițe”. Transportatorii maritimi folosesc din ce în ce mai mult centrele regionale pentru transbordarea containerelor.

*„Conceptul de butuc și spițe este destinat pentru a maximiza utilizarea navelor mari pentru transportarea containerilor, în același timp oferind o acoperire de piață pentru un număr maxim de porturi”. Acest lucru este realizat printr-o rețea de centre regionale și subregionale cu servicii ulterioare în locații îndepărtate. Portul Giurgiuilești face parte dintr-o rețea de „spițe”, bazându-se pe serviciile de alimentare din portul mai mare, care este Constanța în România. Nave mari oferă servicii între centrele regionale, în timp ce nave mai mici distribuie containere în întreaga regiune<sup>50</sup>.*

## **Scopul studiului**

Scopul studiului cu privire la portul Giurgiuilești este de a spori eficacitatea și eficiența procedurilor de vămire, de a identifica „blocaje” / întârzieri și, dacă este posibil, de a oferi exemple de cele mai bune practici internaționale / Uniunii Europene, recomandări / soluții elaborate care îmbunătățesc procesele, în același timp asigurând integritatea frontierei, de a reduce costurile de afaceri și de a facilita în continuare afacerile / comerțul prin intermediul portului.

În colaborare cu Programul USAID / BRITE (Mediul de afaceri și de reglementare a investițiilor și comerțului) și cu sprijinul Serviciului Vamal al Republicii Moldova și altor servicii de control la frontieră, EUBAM a efectuat o analiză a PILG pe parcursul perioadei mai 2015 - mai 2016, care a inclus următoarele activități:

---

50 Modulul 2 al Setului de instrumente a BM privind reforma portului, p.52-53.

---

## Descrierea sarcinii

Sarcina a fost formată din 2 componente majore:

1. Definirea și „cartografierea” procedurilor și proceselor de control la vămuire și identificarea fluxurilor funcționale de lucru la PILG în cadrul activităților vămii și a altor SCF ce țin de import, export și tranzit a bunurilor comerciale (Componenta 1).
2. Producerea unei „Analize lacunelor și nevoilor” cuprinzătoare (Componenta 2) în comparație cu „cele mai bune practici” ale UE și sistemul existent al SVRM/SCF privind procedurile / procesele de control în port, inclusiv funcționarea / și controale care se aplică la zonele economice libere (ZEL) din cadrul portului.

## Metodologia propusă

„Cartografierea” și revizuirea procedurilor de control la vămuire au fost realizate prin folosirea unei varietăți de metode diferite, inclusiv: examinarea documentelor, prezentarea și completarea anchetei / chestionarelor<sup>51</sup>, observarea din prima sursă și la fața locului a procedurilor de vămuire în port, interviuri cu personalul relevant, cu scopul de a monitoriza aplicarea practică a acestora.

1. Procedurile și procesele de control la vămuire, inclusiv, după caz, acele proceduri externe, care au impact asupra timpului de vămuire / punere în liberă circulație a mărfurilor comerciale în Port au fost identificate, definite și ulterior „cartografiate” – în forma unui grafic de flux sau diagramă.
2. „Analiza lacunelor și nevoilor”, care încorporează o revizuire cuprinzătoare a cinci indicatori specifici cu potențialul de a afecta capacitatea serviciilor de control la frontieră de a procesa mărfurile cargo în mod efektiv și eficient a fost efectuată conform criteriilor intra-serviciu, inter-agenții și criteriilor internaționale de management integrat al frontierei;
  - Cadrul Legal și de Reglementare;
  - Cadrul Instituțional și Dezvoltarea Managementului Resurselor Umane;
  - Proceduri;
  - Comunicare și Schimb de Informații;
  - Infrastructură și Echipament.
3. Procedurile vamale din Republica Moldova sunt aliniate în permanență cu legislația vamală a UE, EU Customs Blueprints și standardele OMV, cu toate acestea procedurile de control și vămuire ar trebui să includă, de asemenea, „cele mai bune practici” ale UE în ceea ce privește conceptul de management integrat al frontierei (MIF), în conformitate cu „Orientările MIF pentru cooperare externă a CE” și strategiile MIF naționale actuale. „Analiza lacunelor și nevoilor” a luat în considerare aceste aspecte precum și pe cele legate de alte părți interesate, inclusiv: serviciile veterinare și fitosanitare și agenții economici utilizatori din portul.

## Produse și rezultate

1. Producerea unei „hărți” clare și precise ale procedurilor, care încorporează procesele vamale, veterinare și fitosanitare, precum și alte procese externe cu impact.
2. Un raport de „Analiza lacunelor și nevoilor”, care conține recomandări, care ar simplifica sau dezvolta în continuare procesul de vămuire inclusiv evaluarea operațiunilor întreprinse în Zona economică liberă.

<sup>51</sup> În ciuda cererilor repetate pentru comentarii / informații sub forma unui sondaj, echipa de studiu a Portului Giurgiulești nu a primit răspunsuri în scris de la nici un operator economic din port.

3. Identificarea îmbunătățirilor pentru fluxurile funcționale de lucru și procedurile de control sau pentru alte zone de impact, atunci când sunt identificate deficiențele în infrastructură și echipamente.

## Activități

1. Proiectarea, planificarea, organizarea și finalizarea – în urma consultărilor cu SVRM, autoritatea portuară Giurgiuilești, Operatorul portuar, alte agenții și mediul de afaceri din port – exercițiului de ‚cartografiere’ a procedurii/procesului.
2. Revizuirea procedurilor de control la vămuire, evaluate în raport cu cinci indicatori specifici (a se vedea Metodologia propusă) și pregătirea detaliată a raportului de ‚Analiza lacunelor și nevoilor’, împreună cu recomandările obținute.
3. Identificarea și capturarea informațiilor; pregătirea, livrarea, colectarea, asamblarea și analiza sondajelor / chestionarelor; analiza datelor și crearea raportului final, inclusiv a recomandărilor, care vizează reducerea și îmbunătățirea procedurilor de control la vămuire.
4. Identificarea zonelor în care ‚cele mai bune practici’ ale UE din domeniul MIF ar putea fi mai bine puse în aplicare în ceea ce privește procedurile / procesele de servicii de control la frontieră din PILG.
5. Identificarea zonelor suplimentare, unde îmbunătățirile ar putea fi implementate în ceea ce privește: modificarea sau adaptarea la fluxurile funcționale de lucru, mecanisme de comunicare și schimb de informații și deficiențele constatate în infrastructură sau echipament.

**Tabelul 2: Planul de activități**

Procese și proceduri de control la vămuire				
Componenta	Activitatea	Produs	Rezultat	Perioada
1. Cartografierea procedurilor și a proceselor	Definirea și ‚cartografierea’ – în forma unui grafic de flux sau unei diagrame – procedurilor și proceselor de control la vămuire inclusiv a procedurilor externe, care au impact asupra vămuirii cargoului comercial la Portul Giurgiuilești.	O ‚hartă’ clar ilustrată ale proceselor și procedurilor întreprinse de vamă și alte servicii de control la frontieră, entități/agenții comerciale care afectează vămuirea la Portul Giurgiuilești.	Identificarea lacunelor și nevoilor în cadrul proceselor și procedurilor de control la vămuire	Mai 2015 – Mai 2016
2. ‚Analiza lacunelor și nevoilor’	Crearea comparației între ‚cele mai bune practici’ ale UE și sistemul existent de proceduri de control la vămuire, procese și fluxuri funcționale de lucru, inclusiv Zona economică liberă, al SVRM și al altor servicii de control la frontieră, pe baza a 5 indicatori specifici: 1. Cadru legal și de reglementare; 2. Cadru instituțional și dezvoltare a managementului resurselor umane; 3. Proceduri; 4. Comunicare și schimb de informații; 5. Infrastructură și Echipament.	Raportul ‚Analiza lacunelor și nevoilor’ finalizat + recomandările pentru simplificarea și eficientizarea proceselor de control la vămuire.	De a spori într-o manieră pozitivă eficacitatea și eficiența procedurilor de control la vămuire în Portul Giurgiuilești, ținând cont adițional de ‚cele mai bune practici’ ale UE în relație cu MIF.	Mai 2015 – Mai 2016

## Obiective generale:

În cadrul procesului de revizuire continuă, obiectivul general al ‚Studiului PILG’ este de a oferi SVRM, altor servicii de control la frontieră precum și întreprinderilor conectate la port, propuneri solide și recomandări, care vor contribui în continuare la reforma procedurală, îmbunătăți eficacitatea și eficiența per ansamblu, conducând la vămuirea mai rapidă a mărfurilor – fie la import, export sau tranzit – și de a identifica măsuri, care vor contribui la consolidarea și creșterea facilitării comerțului și dezvoltarea climatului de investiții comerciale din portul, inclusiv și în zonele din interior și imediata vecinătate.

**Rapoarte precedente** – Lista completă de rapoarte și materiale de cercetare folosite pentru scrierea studiului PILG se conține în Anexa IV.

## Prezentare generală a SCF

Lista de mai jos identifică cele mai importante SCF cu atribuții de control la frontiera de stat a Republicii Moldova examinate de acest studiu. Vama și Poliția de Frontieră mențin prezența în port, în timp ce ANSA participă la controale, pe baza informațiilor sau cererii din partea altor servicii.

Serviciul Vamal al Republicii Moldova (SVRM) (<http://www.customs.gov.md>);

Poliția de Frontieră a Republicii Moldova (PFRM) (<http://www.border.gov.md>);

Serviciul Veterinar și Fitosanitar (Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor ANSA) (<http://www.ansa.gov.md>)

Titlurile, rolurile și funcțiile SCF din Republica Moldova reflectă îndeaproape pe exemplele generice descrise în tabelul de mai jos.

**Tabelul 3<sup>52</sup>: Exemplu al rolurilor serviciilor de control la frontieră caracteristice pentru PTF și Porturi**

Agenția	Rolurile Instituțiilor de aplicare a legii și SCF în Port
Vama	Ofițerii vamali colectează sau securizează taxe. Cu toate că, rolul tradițional al vămii de a colecta taxe s-a diminuat în țările cu venituri medii și mari, el totuși rămâne important în țările cu venituri mici, care se bazează în mare măsură pe veniturile vamale.
Migrație / Grăniceri / Poliție	Autoritățile de migrație verifică identitatea persoanelor, care intră sau ies din țară, în mare parte prin controlul pașapoartelor și vizelor. În unele țări, autoritățile vamale exercită, de asemenea și funcțiile migraționale. În unele țări, controalele migraționale sunt realizate de un departament special sau de către poliție (poliția de frontieră / grăniceri).
Carantină	Oficialii din domeniul carantinei asigură sănătatea oamenilor, animalelor și plantelor, prin prevenirea bolilor infecțioase și a dăunătorilor străini de la intrarea în țară. Ei dezinfectează autoturismele, monitorizează reglementările de sănătate și verifică carnetele de sănătate.
Sănătatea publică și agricultură	Agențiile de sănătate publică pun în aplicare cerințele sanitare și fitosanitare prin obținerea unor documente justificative (certIFICATE) sau testarea și inspectarea fizică a mărfurilor.
Standarde / Ecologică	Produsele industriale pot fi supuse verificării conformității acestora cu standardele internaționale, regionale și naționale pentru sănătate, siguranță, securitate și corectitudine.

52 Set de instrumente de gestionare a coridorului de comerț și transport, Charles Kunaka și Robin Carruthers, p. 167

Securitate / Radiologică	Considerațiile de securitate la nivel mondial au fost consolidate în urma atentelor teroriste din 11 septembrie 2001. Aceste considerații au subliniat necesitatea unor detectoare pentru a preveni intrarea sau ieșirea materialelor radioactive. Agențiile de control al energiei atomice intervin atunci când este detectat un lot suspect.
Mediul înconjurător	Agențiile mediului controlează deșeurile periculoase, pun în aplicare reglementările de reciclare și reglementează comerțul cu obiecte de specii pe cale de dispariție și produse protejate, cum ar fi cheresteaua.
Transport	Autoritățile de transport cântăresc camioane, colectează taxe de drum și pun în aplicare autorizațiile de transport și cerințele de licențiere.

## Vama

Atribuțiile și competențele Serviciului Vamal sunt reglementate de Codul Vamal (CV) al Republicii Moldova. Structura Serviciului Vamal pe parcursul anilor 2015-2016 a suferit o continuă reorganizare. Toate unitățile de serviciu necesare sunt capabile să îndeplinească funcțiile ce le sunt atribuite, inclusiv respectarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova. Numărul total al personalului în prezent (August 2016) este de aproximativ 1500 de angajați, însă cu rezerva reducerii în continuare a numărului sub acest număr.

Gestionarea activităților naționale și internaționale ale Serviciului Vamal se realizează prin intermediul aparatului central (HQ) din Chișinău. Competențele la PTF portuar includ controale și verificări cu privire la intrarea și ieșirea mărfurilor, pasagerilor și tuturor tipurilor de vehicule și nave, prevenirea încălcării drepturilor de proprietate intelectuală (DPI); protecția patrimoniului cultural și asistarea altor organe de aplicare a legii în prevenirea contrabandei și a terorismului.

Serviciul Vamal și-a întărit capacitatea administrativă și operațională prin punerea în aplicare a sistemelor TIC, inclusiv dezvoltarea unui sistem de înregistrare a declarațiilor electronice – Programul informatizat de înregistrare și gestionare a riscurilor ASYCUDA World<sup>53</sup> care este accesibil tuturor unităților Serviciului Vamal, controlat, monitorizat, menținut și actualizat de către aparatul central din Chișinău.

Criteriile de analiză de risc și de selectivitate sunt aplicate de către ASYCUDA la nivel național, local și regional la declarațiile de import, export și tranzit, stabilind loturile, care vor fi supuse verificărilor și examinărilor fizice suplimentare. Legislația este deja în vigoare – Articolele 142, 143 și 144 din CV stabilesc necesitatea depunerii declarației vamale specificând utilizarea sa în procesul de analiză a riscurilor.

Mai mult decât atât, în domeniul procedurilor simplificate, conceptul de “Operator Economic Autorizat” (AEO) a fost introdus oficial în Codul Vamal al Republicii Moldova (Legea nr. 1149/2000), secțiunea 28<sup>1</sup>, articolul 195<sup>1</sup>-195<sup>3</sup> <sup>54</sup>. Progresul către asimilarea Sistemului nou informatizat de tranzit (NCTS) al UE și a Convenției privind Regimul de Tranzit Comun, împreună cu dezvoltarea și punerea în aplicare a facilităților auditului post-vămuire (control ulterior) și a altor proceduri simplificate pentru operatorii economici, care respectă legea, se realizează cu sprijinul EUBAM.

53 ASYCUDA World - Sistemul ASYCUDA World (ASYCUDA - Sistem Automatizat de Date Vamale), a fost proiectat și dezvoltat de Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD). ASYCUDA World este un sistem computerizat de Procesare și Gestionare a Declarațiilor Vamale. Sistemul ASYCUDA World poate procesa declarații vamale, detalii de contabilitate, manifeste, proceduri de tranzit și suspendare, cum ar fi Bunurile spre Depozit, Bunurile din Depozit, etc. ASYCUDA World, de asemenea generează Date Statistice cu privire la Comerț, care pot fi utilizate pentru analiza economică. ASYCUDA World, de asemenea ia în considerare codurile internaționale și standarde elaborate de ISO (Organizația Internațională pentru Standardizare), OMV (Organizația Mondială a Vămirilor) și Organizația Națiunilor Unite (ONU). Actuala platforma ASYCUDA World este un amestec între versiunile 4.2.0 și 4.2.1; Sistem de operare: Red Hat Linux; RDBMS: Oracle 10gR2; Oracle Java; SO Class 2.2.17.

54 Legislația conexasă: HG nr. 647 din 07.08.2014 cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor Codului Vamal; Ordinul Serviciului Vamal nr. 483-o din 13.11.2014 privind aprobarea Normelor metodologice privind procedura de pre-audit; Ordinul Vamal nr. 50-O din 16.02.2015 pentru Implementarea simplificărilor vamale și beneficiilor pentru operatori economici autorizați.

---

## **Serviciul Veterinar și Fitosanitar (ANSA)**

Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor (ANSA) a fost creată prin fuzionarea Agenției Sanitar-Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor cu Inspectoratul pentru Controlul Fitosanitar și al Semnțelor. În cadrul legislației veterinare și fitosanitare referitoare la siguranța și securitatea produselor alimentare și sănătatea plantelor, ANSA are un mandat deplin și clar de a efectua controale la frontieră bazate pe analiza de risc. Aplicarea controalelor de către ANSA la PILG sunt în conformitate cu Legea nr. 50 din 28.03.2013 cu privire la controalele speciale, care stabilesc proceduri de documentare și control fizic, identificarea produsului și prelevarea de probe, precum și cu Hotărârea Guvernului nr. 1073 din 19.09.2008 “Cu privire la optimizarea procedurilor de trecere a frontierei pentru mijloacele de transport marfar și de pasageri, cu privire la modificarea și încetarea reglementărilor specifice”.

Noua agenție va lucra întru a aplica controale bazate pe analiza de risc și printre alte dezvoltări va încorpora sisteme unificate de control și monitorizare pentru animalele, plantele și produsele alimentare importate / exportate, dar și va aplica un sistem de avertizare timpurie în domeniul siguranței alimentare.

## **DPFRM**

În conformitate cu Strategia Integrată de Securitate a Frontierelor a UE, un model de control de acces structurat pe patru niveluri (Anexa XVI) pentru Poliția de Frontieră, pe care DPFRM se angajează să o pună în aplicare conține următoarele elemente: a) activități interioare b) activități la frontieră c) cooperarea la frontieră și d) activități în țări terțe, constând în controlul frontierei, constituit prin controale la frontieră, supravegherea frontierelor și analiza riscurilor, gestionarea migrației, lupta împotriva criminalității și facilitarea traficului transfrontalier. Documentul legal pe probleme de pază a frontierelor în cadrul UE este Convenția Schengen (Convenția care pune în aplicare Acordul Schengen din 14 iunie 1985). Din moment ce PILG este un punct de trecere a frontierei internațional, atât pentru mărfuri și pasageri, DPFRM este prezent în port și este remarcat pe parcursul acestui studiu, însă, din motiv că munca acestuia nu tocmai aduce un impact asupra vămuirii mărfurilor din containere, atenția este concentrată mai mult pe SVRM și ANSA.

## **Caracteristici generale – Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG)<sup>55</sup>**

Un acord încheiat între Republica Moldova și Ucraina în 1998, în urma destrămării Uniunii Sovietice, a acordat Republicii Moldova acces la Marea Neagră. Acest lucru s-a realizat datorită faptului că Ucraina a renunțat la o fâșie de teren în apropierea satului Giurgiulești și stația de cale ferată din Basarabeasca, iar Republica Moldova în schimb, a predat Ucrainei controlul asupra drumului, care leagă Ismail de Reni<sup>56</sup>.

După cum s-a menționat anterior, PILG este unicul acces al Republicii Moldova către Dunăre și către Marea Neagră. Acesta este o întreprindere deținută și operată în mod privat și stabilită în Republica Moldova de către Danube Logistics SRL. Portul a cunoscut o dezvoltare și o creștere esențială pe parcursul ultimilor opt ani. Această dezvoltare a inclus construirea unui nou terminal de containere pe parcursul anului 2010 și a facilităților suplimentare, care au crescut în mod semnificativ capacitatea de gestionare a portului.

55 <http://www.gifp.md/>

56 În urma unui acord de schimb de teren cu Ucraina, încheiat în 1998, Republica Moldova a obținut acces direct la râul Dunărea, fapt care a favorizat dezvoltarea portului Giurgiulești. Complexul portuar este format din: terminal de pasageri și dană de marfă pe râul Prut, operate de către întreprinderea de stat Portul Fluvial Ungheni; și Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), construit și exploatat de mediul privat, care cuprinde cinci terminale pe secțiunea râurilor Dunăre și Prut, precum și un parc de afaceri. Complexul portuar este în stare de a primi nave maritime mici, oferind astfel un acces indirect la comerțul internațional maritim. Un total de 1.083.506 tone de mărfuri au fost gestionate în portul Giurgiulești în 2014 și până la 67.953 tone în 2009. În vederea stimulării investițiilor într-o facilitate, considerată esențială pentru securitatea energetică și de transport a Republicii Moldova, precum și pentru extinderea comerțului internațional, PILG ia fost acordat un statut similar cu cel a unei ZEL până în 2030. Investitorul general al PILG a semnat un contract de arendă cu Guvernul Republicii Moldova pentru o perioadă de 99 de ani.

Portul funcționează drept o rezervă strategică pentru transbordarea de petrol și cărbune și acordă independență Republicii Moldova față de vecinii săi, concurând în sfera afacerilor cu alte porturi de pe Dunăre.

Operatorul portuar și Guvernul Republicii Moldova au aspirații să extindă în continuare rolul și facilitățile portului în special în zona de transbordare a încărcăturilor și a containerelor și să îmbunătățească legăturile sale logistice din regiune și cu alte porturi de pe Marea Neagră, dar și să utilizeze mult mai eficient coridorul de comerț de pe Dunăre. Statutul de Zona Economică Liberă este o caracteristică a capacității de dezvoltare și măsurile de facilitare a comerțului, adoptate de către operatorul portuar și Guvernul Republicii Moldova, pentru a stimula activitatea economică în port și în regiune.

PILG este situat la granița de sud a Republicii Moldova, km 133.8 / mila 72,2 a fluviului Dunărea, capabil să primească atât ambarcațiuni fluviale, cât și nave maritime cu o adâncime de până la 7 metri. Portul se bucură de o poziționare strategică în apropierea Ucrainei și România (UE), și are acces la coridoarele de transport rutier, feroviar și fluvial. Aceste conexiuni de transport leagă portul de rutele internaționale comerciale și de transport, precum este canalul Rin-Main-Dunăre, Marea Neagră, 14 țări Europene, de asemenea și Marea Nordului; rețelele europene și rusești de cale ferată și sistemele de drumuri internaționale.

Încă de la începuturile sale, portul a cunoscut o dezvoltare și expansiune progresivă, spre punctul în care încorporează acum un parc de afaceri și 5 terminale comerciale<sup>57</sup>:

- **Terminalul pentru petrol rafinat (2007)** “Terminalul de Produse Petroliere este deținut și operat de Danube Logistics. Terminalul este format dintr-un dig pe Dunăre, un depozit cu rezervoare format din opt rezervoare, facilități de încărcare pentru camioane și de la mijlocul anului 2012 include facilități de încărcare / descărcare pentru transportul feroviar cu ecartament mixt. Adâncimea apei la debarcaderul terminalului petrolier este de cel puțin 7 metri și, prin urmare, poate fi accesat, atât de navele maritime, cât și de barjele fluviale. Până la trei tipuri de produse petroliere diferite pot fi încărcate sau descărcate simultan de pe nave. Capacitatea de stocare totală este de 63.600 metri cubi, fiind împărțită între cele 8 rezervoare cu o capacitate, care variază de la 4.200 la 12.600 metri cubi. Patru dintre cele opt rezervoare au fost echipate cu acoperișuri flotante pentru depozitarea benzinei și a altor produse ușoare. Terminalul pentru produse petroliere cu ecartament feroviar mixt este în prezent în construcție și va permite companiilor să transbordeze pe cale ferată produse petroliere direct de / pe piețele CSI și cele ale Uniunii Europene. Capacitatea anuală de transbordare a terminalului petrolier depășește 1 milion de tone”<sup>58</sup>.
- **Terminalul pentru uleiuri vegetale (2011)** “Terminalul pentru uleiuri vegetale al Portului Internațional Liber Giurgiuilești și-a început activitatea în noiembrie 2011. SC “Trans Bulk Logistics” SRL, o companie subsidiară a Trans Oil Group of Companies a construit și gestionează terminalul pentru uleiuri vegetale de cereale în colaborare cu Danube Logistics. Terminalul are o capacitate de stocare de 6.000 mt și poate încărca navele cu o dimensiune de până la 10.000 tdw.”<sup>59</sup>
- **Terminalul pentru produse din cereale (2009)** “Terminalul de cereale al Portului Internațional Liber Giurgiuilești a început activitatea în iulie 2009. SC “Trans Cargo Terminal” SRL, o companie subsidiară a Trans Oil Group of Companies, a construit și operează terminalul de cereale,

57 De-a lungul perioadei de activitate PILG, din data de 01.01.2015, portul a beneficiat de un volum total de investiții care constituie 62,4 mil. USD, inclusiv 3,5 milioane USD în perioada anului 2014 - Buletinul Științific al Academiei Navale “Mircea cel Bătrân”, Volumul XVIII - 2015 - Numărul 1, Publicat de Presa Academiei Navale “Mircea cel Bătrân”, Constanța, România // Revista este menționată în: PROQUEST SciTech Journals, PROQUEST Engineering Journals, PROQUEST Illustrated Technology, PROQUEST Technology Journals, PROQUEST Military Collection, PROQUEST Advanced Technologies & Aerospace, ROLUL PORTULUI INTERNAȚIONAL LIBER GIURGIULEȘTI ÎN DEZVOLTAREA ECONOMIEI MOLDOVEI, Veaceslav BARDAN, Universitatea Tehnică din Moldova, Anexa V.

58 Ibid

59 Ibid

---

în colaborare cu Danube Logistics. Terminalul are o capacitate de stocare de 50.000 mt și poate primi până la 3.000 de tone metrice de cereale pe zi, pe cale ferată sau pe calea transportului rutier. În același timp navele cu o dimensiune de până la 7.000 mt pot fi încărcate cu o viteză de încărcare de până la 300 tone metrice pe oră.”<sup>60</sup>

- **Terminalul pentru produse în vrac (2011)** “Terminalul Cargo pentru Produse în Vrac deținut și operat de Danube Logistics este situat pe râul Prut pe un teritoriu de aproximativ 4 ha. În 2016 terminalul va transborda în cea mai mare parte, agregate, cocs de petrol și zgură de pe barjele fluviale spre vagoanele trenurilor și spre camioane. Barjele sunt fie descărcate cu macaraua flotantă, fie cu macaraua portuară mobilă.”<sup>61</sup>
- **Terminalul general pentru containere și mărfuri cargo (2012)** “La data de 11 ianuarie 2012, compania Danube Logistics a pus în funcțiune noul său Terminal General pentru Cargo și Containere (TMGC). Suprafața de depozitare deschisă a terminalului de aproximativ 2 ha este direct conectată la calea ferată și are un total de 48 de puncte plug-in pentru containere frigorifice. Echipamentul terminalului este format dintr-o macara mobilă portuară Sennebogen de 70 de tone, un elevator cu cabină Kalmar și două motostivuitoare. În 2014, volumul mărfurilor containerizate transbordate a crescut în decursul anului 2013 cu 69%, până la 7.786 containere. Numărul total de containere importate în PILG a crescut cu 58%, comparativ cu anul precedent. Aproximativ 57% din importurile cu containere a provenit din China, 10% din Spania, 6% din India, 5% și 3% din Israel și Turcia. În total, importatorii moldoveni au primit mărfuri în containere din 49 de țări diferite, în perioada anului 2014. Produse din grâne în containere au fost livrate din Giurgiulești spre țările asiatice, cum ar fi Indonezia, Malaezia, Taiwan, India și Filipine. Containere de transport au fost folosite pentru a exporta și alte produse, precum vinuri și băuturi spirtoase, nuci, fructe uscate, mere, concentrat de suc de mere și zahăr. În total, exportul de mărfuri în containere a crescut cu 85%, iar mărfurile moldovenești au ajuns pe piețele din 43 de țări.”<sup>62</sup>
- **Terminalul Ro-Ro (în construcție)** “Adiacent Terminalului General pentru mărfuri Cargo și Containere, Danube Logistics este în proces de construire a unei rampe RORO (Roll-on / Roll-off), care este în proporție de aproximativ 80% finisată.”
- **Terminalul feroviar cu ecartament mixt (2014)** Inaugurarea Terminalului Feroviar cu Ecartament Mixt pentru produse petroliere din 4 septembrie 2014 care a avut loc în port merită o atenție deosebită. Acesta este primul terminal feroviar cu ecartament mixt privat din Republica Moldova, care permite transbordarea atât de lichide, cât și de mărfuri uscate, inclusiv a mărfurilor containerizate pe cale ferată direct din / în Republica Moldova, CSI și țările UE.

---

60 Ibid

61 Ibid

62 “Mircea cel Bătrân”, Buletinul științific al Academiei Navale, Volumul XVIII - 2015 - Ediția 1, Publicat de Presa Academiei Navale “Mircea cel Bătrân”, Constanța, România // Revista este menționată în: PROQUEST SciTech Journals, PROQUEST Engineering Journals, PROQUEST Illustrata: Technology, PROQUEST Technology Journals, PROQUEST Military Collection, PROQUEST Advanced Technologies & Aerospace, ROLUL PORTULUI INTERNAȚIONAL LIBER GIURGIULEȘTI ÎN DEZVOLTAREA ECONOMIEI MOLDOVEI, Veaceslav BARDAN, Universitatea Tehnică din Moldova.

**Figura 1: Localizarea geografică a Portului Internațional Liber Giurgulești**

Pe lângă faptul că portul are o poziție strategică și infrastructura de transport tri-modală, el are și un excelent potențial pentru stimularea și încurajarea dezvoltării afacerilor, deoarece operează într-un mediu cu cost redus și beneficiază de un regim vamal și fiscal preferențial. Terminalul de pasageri și marfă de stat este operat de către întreprinderea de stat Portul Fluvial Ungheni, sub responsabilitatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID).

### China Shipping Container Lines

În iunie 2015 a fost semnat un acord între Danube Logistics și China Shipping Container Lines permițând companiei să-și extindă serviciile sale globale în Republica Moldova. China Shipping Container Lines este a doua companie de transport maritim internațional de containere<sup>63</sup>, care oferă servicii directe în cadrul PILG<sup>64</sup>. Introducerea acestui serviciu oferă posibilitatea exportatorilor de a livra bunuri regulate sau refrigerate în containere din Republica Moldova pe piața mondială, în special companiilor moldovenești care exportă produse agricole – vin, cereale, fructe și produse de origine animală – pe piețele din zona Mediteraneană, Africa de Nord, Asia și Golful Persic, totalizând 43 de țări.

Adăugarea acestui tip de activitate de afaceri va ajuta PILG să se afirme drept un centru comercial regional și să încurajeze dezvoltarea / construirea de noi centre logistice și parcuri de afaceri de-a lungul Noului Drum de Mătase revitalizat, inclusiv pentru secolul al XXI-a, un Drum de Mătase maritim, extinzând economia moldovenească, care a suferit recent de dificultăți, ca urmare a impunerii sancțiunilor comerciale rusești asupra mărfurilor moldovenești.<sup>65</sup>

63 <http://www.marinelink.com/news/shipping-service-moldova393699.aspx>

64 În 2014, transbordarea containerelor prin Portul Internațional Liber Giurgulești a crescut cu 68%, la peste 11.000 TEU. Anul trecut, 57% din containere de import provenite din China și 76% din containerele de export au fost expediate din Portul Internațional Liber Giurgulești pe piețele asiatice. <http://www.gifp.md/>

65 <http://www.euronews.com/2015/04/17/the-danube-provides-new-trade-route-for-moldova/>

---

Colaborarea între port și China Shipping Container Lines face parte dintr-o strategie pe termen lung concepută pentru a permite portului să dezvolte un climat de investiții pentru companiile chineze, care doresc să obțină acces la piața moldovenească, a Uniunii Europene și CSI. Această strategie pare să aducă succes, în conformitate cu informațiile<sup>66</sup> din 2015 ale Danube Logistics: *“Numărul total de containere transbordate prin Portul Internațional Liber Giurgiulești și livrate spre sau colectate din Portul Constanța de către Danube Logistics SRL a crescut cu 3%, la 7.986 containere (9.912 TEU). În timp ce numărul de containere pentru import a scăzut din cauza mediului economic dificil, numărul de containere maritime utilizate pentru exportul de mărfuri moldovenești a crescut cu 42%”*<sup>67</sup>.

66 În total, în 2015 volumul de transbordări de mărfuri în portul Giurgiulești a crescut cu 13% - până la 868,7 mii tone. Mai mult de 330 de nave diferite au beneficiat de serviciile sale pe parcursul anului. Investițiile în port au crescut cu 1,1 milioane USD și au ajuns la 63,7 milioane USD. Pondere principală aparține Danube Logistics - 49,4 milioane USD, Trans Cargo Terminal - 7,9 milioane USD și Trans Bulk Logistics - 4.1 milioane USD. Raportul Info Tag din 18 aprilie 2016.

67 Potrivit administrației portuare, cele mai mari volume de produse exportate au fost: cereale, semințe oleaginoase, vin, băuturi alcoolice, produse alimentare și lemn. Destinațiile majore pentru export au inclus; Indonezia (41%), Malaezia (20%), Statele Unite ale Americii (8%), Myanmar (7%) și Thailanda (5%) printr-o varietate de linii majore de containere maritime, prin portul românesc Constanța. [http://www.infotag.md/press\\_release\\_en/222416/](http://www.infotag.md/press_release_en/222416/)