

Giurgiułești – okno małego kraju na wielki świat

Jakub Pięnkowski

Zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego Polska otrzymała wazutki do-
stęp do Morza Bałtyckiego. Na wybrzeżu tym nie było jednak żadnego portu mor-
skiego. W związku z tym Polska otrzymała prawo korzystania z portu w Wolnym
Mieście Gdańsku. Jednak w Warszawie zdawano sobie sprawę, że jedynym sposo-
bem na zagwarantowanie możliwości prowadzenia swobodnego handlu zagranicz-
nego, niewrażliwego na poczynania sąsiednich, niezbyt przyjaznych krajów, jest bu-
dowa własnego portu morskiego. Mimo bardzo trudnej sytuacji w jakiej znajdowała
się odradzająca się Rzeczpospolita, już w 1922 roku Sejm uchwalił ustawę o budowie
portu morskiego w Gdyni – wówczas małej wiosce rybackiej. W 1923 roku zawinął
do niego pierwszy statek. Do wybuchu wojny w Gdyni zdołano wybudować duży
i nowoczesny port, który stanowił jedno z centralnych ogniw gospodarki II RP.

Uważny obserwator bez trudu dostrzeże oczywistą analogię sytuacji geopolitycz-
no-gospodarczej między ówczesną Rzeczpospolitą a obecną Republiką Mołdawii
- krajem małym, biednym i gdyby nie problem Naddniestrza, to zapewne zupełnie
zapomnianym przez politykę europejską. Mołdawia jednak warta jest uwagi choćby
dlatego, że jest bezpośrednim sąsiadem Unii Europejskiej i jej problemy lub sukcesy
będą oddziaływać także na nas. Kraj ten znajduje się na obszarze ścierania się wpły-
wów rosyjskich i unijnych i także od postawy polskiej polityki zagranicznej zależy czy
Kiszyniów podąży drogą demokratyzacji i integracji europejskiej czy też pozostanie
w sferze postradzieckiego marazmu, autorytaryzmu i rosyjskiego neoimperializmu.
O tym decydować będzie jednak nie tylko polityka, ale także ekonomia, a przede wszyst-
kim zdolność mołdawskiej gospodarki do zdobycia rynków poza dawnym ZSRR. In-
nym wyzwaniem będzie również uodpornienie się na stosowane przez Moskwę, ale
czasem także przez Kijów, szantaże, embarga i blokady ekonomiczne.

Rozpad ZSRR i uwarunkowania geopolityczne Mołdawii

W czerwcu 1940 roku, realizując postanowienia paktu Ribbentrop-Mołotow,
ZSRR zaanektował będącą dotychczas częścią Rumunii północną Bukowinę oraz
Besarabię – obszary znajdujące się między Dniestrem i Prutem oraz Dunajem i wy-
brzeżem Morza Czarnego. Z wcielonych ziem besarabskich oraz fragmentów leżącej
na lewym brzegu Dniestru Mołdawskiej ASRR (powołanej w 1924 roku na ziemiach
ukraińskich) utworzono nową republikę związkową - Mołdawską SRR. Natomiast
północną Bukowinę oraz resztę ziem besarabskich – większość Budziaka oraz ob-

szary wokół Chocimia włączono w skład Ukraińskiej SRR. Szczególnie dotkliwe dla radzieckiej Mołdawii było odcięcie od portów Morza Czarnego i Dunaju – pozostałych w granicach Rumunii Gałacza (Galați) i Braiły (Brăila) oraz budziackich, włączonych w skład Ukraińskiej SRR – Białogrodu nad Dniestrem/Akermanu (Cetatea Albă/Білогірод-Дністровський), Kili (Chilia/Кілія), Reni (Reni/Рені), Izmaila (Ismail/Ізмаїл). W rezultacie radziecka Mołdawia, której gospodarka uzależniona była od usług świadczonych przez budziackie porty, została pozbawiona możliwości zarządzania nimi i wpływania na kierunki ich rozwoju. Jednak tak długo jak istniał ZSRR, nie stanowiło to aż tak poważnego problemu.

Rozwiązanie ZSRR i ogłoszenie niepodległości przez dotychczasowe republiki związkowe, pociągnęło za sobą także zmianę granicy z wewnętrznej na zewnętrzną (państwową) między nowopowstałymi państwami: Mołdawią i Ukrainą. W rezultacie gospodarka mołdawska została definitywnie odgradzona od ukraińskich portów nad Morzem Czarnym oraz Dunajem. Dodatkowo bezpośrednio połączenie kolejowe z wielkim zespołem portów Odessa-Iliczewsk-Jużne znalazło się pod kontrolą separatystów naddniestrzańskich, którzy opanowali tereny na lewym brzegu Dniestru oraz prawobrzeżne miasto Bendery (zwane po rumuńsku Tighina) wraz z biegnącym tamtędy odcinkiem linii kolejowej Ungheni-Kiszyniów-Bendery-Tyraspol-Kuczurgan-Rozdiłna, dochodząca do ukraińskiej magistrali Żmerynka-Odessa.

W efekcie Mołdawia – niewielki i biedny kraj rolniczy, którego gospodarka uzależniona jest od eksportu płodów rolnych oraz od importu paliw, aby prowadzić wymianę międzynarodową, uzależniona została od współpracy i dobrej woli swoich sąsiadów. Kooperacja ta nie przebiega bezproblemowo. Ukraina względem Kiszyniowa prowadzi politykę dość dwuznaczną – pomimo oficjalnie deklarowanej przyjaźni i poparcia, prowadzi z Mołdawią spór o przebieg granicy oraz o pozostały na jej terytorium poradziecki majątek mołdawski. Przede wszystkim jednak, Kijów nie popiera zjednoczenia Mołdawii i Naddniestrza na warunkach Kiszyniowa. Natomiast Rumunia, z jednej strony, stara się być najbliższym partnerem i sojusznikiem Mołdawii, z drugiej zaś strony, często przybiera wobec niej postawę paternalistyczną. W dodatku w czasach rządów Władimira Woronina i jego Partii Komunistów Mołdawii Bukareszt niejednokrotnie uznawany był za najgorszego wroga, który dąży do aneksji kraju. Dopiero przejęcie władzy w Mołdawii przez proeuropejski i umiarkowany przyjazny wobec Rumunii Sojusz na rzecz Integracji Europejskiej w 2009 roku, pozwoliło na powrót do normalnych relacji między oboma krajami. Dodatkowo, Kiszyniów często bywa zakładnikiem złych stosunków między Ukrainą i Rumunią.

Dopełnieniem tej nienajlepszej sytuacji Mołdawii jest obecność na jej konstytucyjnym terytorium faktycznie oddzielnego i wrogiego jej parapaństwa – Naddniestrza, które kontroluje i może w każdej chwili skutecznie zablokować najważniejsze połączenia drogowe i kolejowe z Ukrainą.

Budowa portu morskiego

W 1995 roku w Kiszyniowie zapadła decyzja, aby w okolicach wsi Giurgiulești, w miejscu ujścia Prutu do Dunaju (na 133,8 km), gdzie Mołdawia posiadała wazutki dostęp do Dunaju, wybudować początkowo terminal naftowy, a ostatecznie uniwersalny wolny port towarowy i pasażerski, który ze względu na głębokość toru i międzynarodowy status rzeki, byłby dostępny nie tylko dla dunajskiej żeglugi śródlądowej, ale także dla statków morskich, pływających pod dowolną banderą. Dzięki temu Mołdawia mogłaby uzyskać swoje własne „okno na świat” i przynajmniej częściowo uniezależnić się od zagranicznych partnerów. W dodatku południowa część kraju, nawet na tle ubogiej Mołdawii, wciąż pozostaje skrajnie biedna. Zatem budowa portu oraz stworzenie wokół niego wolnej strefy ekonomicznej (do 2030 roku), dawało nadzieję przyciągnięcia w szczególności zagranicznych inwestorów i podźwignięcia regionu z zapaści.

Budowę rozpoczęto w 1996 roku i planowano zakończyć w 1999 roku. Udziały w powołanym w tym celu konsorcjum uzyskały: Mołdawia 41%, grecka spółka Tehnovax 39%, a Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju 20%. Dodatkowo EBOR kredytował całe przedsięwzięcie.

W 1998 roku, w trakcie demarkacji granicy z Ukrainą, Kiszyniów zrzekł się praw własności do swej infrastruktury kolejowej znajdującej się na ukraińskim terytorium oraz przekazał 7,7 km odcinek drogi Odessa-Izmail koło wsi Palanca. W zamian za to, Kijów przyznał Mołdawii 430 m wybrzeża Dunaju, niezbędnego do rozbudowy portu w Giurgiulești¹.

Jednakże z różnych przyczyn, szczególnie związanych ze sporami z greckimi inwestorami, terminy przeciągały się, a roboty nie postępowały. W rezultacie w 1999 roku zaawansowane w 50% prace wstrzymano. Sytuacja stała się dramatyczna w 2001 roku, kiedy kredytujący budowę EBOR uznał ją za bezproduktywną i rozpoczął procedurę ogłoszenia upadłości konsorcjum budującego port². Rząd Mołdawii zaczął rozpaczliwie szukać inwestora gotowego spłacić 25 mln USD długu wobec Greków i EBOR oraz dokończyć budowę infrastruktury portowej w Giurgiulești³.

Po kilku nieudanych próbach z inwestorami z Malty i Rosji ostatecznie dopiero w grudniu 2004 roku udało się pozyskać nowego inwestora, który dokończy budo-

¹ Z punktu widzenia prawa międzynarodowego nie doszło do cesji terytorium. Początkowo Mołdawia przekazała Ukrainie prawa własności drogi i infrastruktury drogowej, jednak to rozwiązanie nie zadowoliło Ukrainy, która twierdziła, że taki stan prawny faktycznie uniemożliwia podjęcie jakichkolwiek prac na drodze. Ponadto, nie do końca jasna sytuacja powodowała powtarzające się zajścia między mołdawską i ukraińską strażą graniczną. Ostatecznie w czerwcu 2011 roku Mołdawia przekazała prawa własności także gruntów leżących pod drogą oraz przyległą infrastrukturą. Patrz TAO, *Delimitacja granicy między Ukrainą a Mołdawią*, „Tydzień na Wschodzie” 1998 nr 31, OSW, s. 2.; b.n.a., *Moldova a cedat oficiala ucraïneii segmentul de drum din apropierea satului Palanca*, „Știri Locale” 30 VI 2011 www.stirilocale.md.

² b.n.a., *Russia to name strategic investor to build Giurgiulești port*, „ПРАВДА” 30 VI 2003 www.english.pravda.ru.

³ D. Lazur, V. Calugăreanu, *Sugativă de bani publici de la Giurgiulești*, „Jurnal de Chișinău” 24 XII 2009 www.ziar.jurnal.md.

wę i zostanie operatorem portu. Został nim drugi co do wielkości azerski koncern paliwowy Azpetrol, który powołał spółkę-córkę Azertrans SRL w celu ukończenia budowy. Inwestor otrzymał od władz Mołdawii port w wieczystą dzierżawę, nie są jednak znane szczegóły przywilejów fiskalnych i importowych, jakie otrzymał. Wiadomo jedynie, że został zwolniony na osiem lat z podatku VAT od paliw importowanych przez terminal naftowy, jednak pod warunkiem, że zostaną one sprzedane na wybudowanych przez azerskiego inwestora stacjach benzynowych⁴.

Mimo to, latem 2006 roku w dość niejasnych okolicznościach Azerowie wycofali się z mołdawskiego rynku i ich udziały zostały przejęte przez zarejestrowane w Holandii konsorcjum EASEUR Holding BV⁵. Ostatecznie głównym inwestorem i operatorem Międzynarodowego Wolnego Portu Giurgiulești została spółka Danube Logistics SRL (przekształcona z dawnego Azertrans SRL), która w 80% należy do EASEUR Holding BV, a w 20% do EBOR.

Do dzisiaj zasadnicze prace wokół portu zostały ukończone i jest on w pełni operatywny. Na przestrzeni około 700 m brzegu Dunaju i Prutu posiada on sześć nabrzeży (po trzy dostępne dla statków o zanurzeniu odpowiednio do 7. m. i 5. m.), do których zapewniony jest dostęp ciężarówkom oraz pociągom (niektóre bocznicę są ciągle w budowie). W 2007 roku zakończono prace przy terminalu naftowym⁶ i 12 września 2007 roku zawinął do niego pierwszy tankowiec z ładunkiem ropy⁷. W lipcu 2009 ukończono budowę terminalu zbożowego⁸. W następnym roku oddano do użytku terminal produktów masowych⁹, w listopadzie 2011 roku rozpoczął pracę terminal olejów roślinnych¹⁰, a w styczniu 2012 roku zakończono zasadnicze

⁴ Tamże.

⁵ Jest on spółką-córką specjalizującego się w sektorze energetycznym krajów Europy Południowo-Wschodniej funduszu inwestycyjnego Eastern Capital NV zarejestrowanego na Curaçao na Antylach. Szczegółowa struktura własnościowa holdingu jest trudna do ustalenia. Przejął on nie tylko udziały w Azertransie, ale także działające w Mołdawii azerskie spółki paliwowe, z których stworzył własny koncern naftowy Bemol (posiadający mini-rafinerię w Komracie, sieć 53 stacji benzynowych oraz firmę zajmującą się handlem hurtowym paliwami).

⁶ Terminal posiada jedno nabrzeże dla statków morskich i barek rzecznych o zanurzeniu 7 m (12000 DWT) i może przyjmować różne rodzaje produktów naftowych, rocznie do 1 mln t ładunku. Na terenie portu znajduje się także urządzenia do załadunku i rozładunków produktów naftowych do cystern samochodowych i kolejowych (o rozstawie 1520 mm, a od jesieni 2012 roku także 1435 mm). Strona Portu Giurgiulești – www.gifp.md.

⁷ b.n.a., *Giurgiulești oil terminal's firstling*, "Infotag" 12 IX 2007 www.azi.md.

⁸ Zdolności przeładunkowe terminalu wynoszą 3000 ton metrycznych dziennie pobieranych z samochodów lub wagonów oraz 300 t metrycznych na godzinę załadunku na statek o zanurzeniu do 5 m (5000 DWT). Terminal jest w stanie magazynować do 50000 ton metrycznych zboża. Użytkownikiem terminalu jest Trans Cargo Terminal SRL (należący do kompanii Trans-Oil Group of Companies, która ma w Mołdawii sieć elewatorów, olejarni i ferm). www.gifp.md, www.transoilcorp.com.

⁹ Terminal przyjmuje statki o zanurzeniu do 5m, obejmuje składowisko o powierzchni 4 ha i obsługiwany jest przez dźwиг pływający, koparkę oraz ładowarkę. Tamże

¹⁰ Ma on dwa zbiorniki magazynowe pojemność 6000 ton metrycznych i może obsługiwać statki o zanurzeniu 7 m (12000 DWT). Bezpośrednim użytkownikiem jest także Trans Cargo Terminal SRL. Tamże.

prace przy terminalu drobnicowym i kontenerowym¹¹. Obecnie trwa budowa terminalu ro-ro¹², która powinna zakończyć się w trzecim kwartale 2012 roku. Terminal pasażerski (wybudowany i zarządzany przez państwo), mogący obsłużyć 300 pasażerów dziennie został otwarty wiosną 2009 roku¹³.

Na początku inwestycji komunikacja kolejowa między portem a resztą Mołdawii możliwa była wyłącznie tranzytem przez ukraińskie Reni¹⁴ i mimo że była obsługiwana przez CFM (koleje mołdawskie), to cała ta operacja powodowała dodatkowe koszty i kłopoty. Taki stan rzeczy uzależniał funkcjonowanie portu od przychylności władz Ukrainy. Z tego powodu w latach 2007-2008 zbudowano zupełnie nową, liczącą 52 km linię kolejową, która połączyła port z Kagulem i bezpośrednio z mołdawskim systemem kolejowym. Budowa linii przebiegała w ekspresowym tempie (zamiast planowanych 36 trwała 14 miesięcy) i kosztowała 836 mln lejów mołdawskich (MDL; 1 MDL≈0,3 PLN)¹⁵.

Wcześniej, w latach 2004-2005 odbudowano także zniszczone w 1944 roku przez wycofujących się Niemców, liczące 46 km połączenie kolejowe Căinari-Revaca. Pozwoliło to na ominięcie kontrolowanego przez Naddniestrze węzła Bendery/Tighina przez jadące na południe pociągi z Kiszyniowa i północy kraju. Dodatkowo dystans między Kiszyniowem a mołdawskim Budziakiem skrócony został o 72 km¹⁶.

¹¹ Terminal kontenerowy i drobnicowy przyjmuje statki o zanurzeniu do 5 m. Posiada on 2 ha terenów składowych (ma 48 stanowisk dla kontenerów-chłodzi). W terminalu pracuje samojezdny dźwig o udźwigu 70 t, samojezdny żuraw do przenoszenia kontenerów (reach stacker) i dwa wózki widłowe. Tamże. W celu uruchomienia połączenia kontenerowego ze Stambułem, Danube Logistic wydzierżawiło od estońskiego armatora kontenerowiec MV Kalana, który może przewozić do 266 kontenerów (w tym 20 chłodniczych). Ibidem; b.n.a., *În portul Giurgiulești, la începutul lunii noiembrie, va fi dat în exploatare terminalul pentru mărfuri*, „Noi.md” 21 X 2011 www.noi.md; b.n.a., *În Portul Giurgiulești va sosi primul cargou maritim*, „Noi.md” 17 XI 2011 www.noi.md.

¹² Służącego do obsługi ładunków tocznych i samochodów, które bezpośrednio z nabrzeża mogą wjechać na pokład statku ro-ro (rorowca) poprzez furtę dziobową lub rampę rufową.

¹³ Od tej pory organizowane są w sezonie letnim cotygodniowe rejsy do Stambułu na pływającym pod banderą Sierra Leone, zbudowanym w 1995 roku w Chinach, statku Princessa Elena, który może przewieźć 165 pasażerów oraz 500 t ładunku. Rejs trwa łącznie 7 dni – 5 w podróży i 2 postoju w Stambule. Bilety kosztują od 325 do 1500 USD, jednak cieszą się dużym powodzeniem wśród turystów ukraińskich i rosyjskich. D. Negru, *90 de turiști ruși și ucraineni vor vedea Delta Dunării la bordul navei Princessa Elena*, „Adevarul” 2 V 2011 www.adevarul.ro; b.n.a., *В отличии от Украины у Молдавии появился пассажирский флот*, www.ships.at.ua.

¹⁴ Jest to linia o rosyjskim rozstawie 1520 mm łącząca Ukrainę poprzez mołdawski węzeł w Besarabiasca z Reni oraz rumuńską stalownią w Gałaczu. Biegnie od węzła Besarabiasca, w okolicach miasta Bołhrad wychodzi na terytorium Ukrainy (jednak mołdawskie pociągi mogą z tego odcinka swobodnie korzystać), po czym wracają na terytorium Mołdawii i biegną do miejscowości Etulia. Następnie przekracza granicę ukraińską i dochodzi do miasta i portu Reni, po czym ponownie przebiega krótkim fragmentem przez terytorium Mołdawii przez Giurgiulești, a następnie przekracza granicę rumuńską i biegnie do Gałacza.

¹⁵ b.n.a., *President inaugurates Cabul-Giurgiulesti railway*, „Info-Prim Neo” 25 VII 2008 www.azi.md.

¹⁶ b.n.a., *Moldovan Government Approves Restoration of Old Railroad Branch*, „Infotag” 4 XI 2004 www.azi.md; b.n.a., *The Revaca-Cainari Railway Can Be Put into Operation at the Beginning of November 2005*, „InfoMarket” 27 V 2005 www.azi.md; b.n.a., *The Revaca-Cainari Railway Section Strengthened the RM's Economic Security*, - Prime Minister Vasile Tarlev, „InfoMarket” 29 IX 2005 www.azi.md.

Od początku zarzucano, że prezydent Woronin i jego ekipa traktowali budowę portu i otaczającej go infrastruktury nie do końca w kategoriach inwestycji gospodarczej - opłacalnej ekonomicznie, ale po części jako swego rodzaju przedsięwzięcie propagandowe. Port w Giurgiulești miał zmanifestować Ukrainie i Rumunii oraz własnemu społeczeństwu to, że kierowana przez komunistów Mołdawia zdolna jest do realizacji wielkich przedsięwzięć i może samodzielnie wybić się na niezależność gospodarczą¹⁷. Szacuje się, że rząd Mołdawii na samą budowę linii kolejowej Kaguł-Giurgiulești, linii energetycznej, gazociągu i terminala pasażerskiego do wiosny 2009 roku wydał ponad 100 mln USD, podczas gdy Danube Logistics SRL zainwestował zaledwie 30,5 mln USD (do 2012 roku 70 mln USD¹⁸, podczas gdy ogólne zobowiązanie inwestycyjne wynosi 250-270 mln USD¹⁹). Co więcej, rządowe inwestycje wokół Giurgiulești stały się okazją do poważnych nadużyć i malwersacji, które naraziły budżet państwa na wielomilionowe straty²⁰.

Perspektywy rozwoju

Mimo wszystko, Międzynarodowy Wolny Port Giurgiulești może w sposób znaczący przyczynić się do rozwoju mołdawskiej gospodarki i stać się jej „oknem na świat”. Według statystyk prowadzonych przez port, w 2007 roku zawinęły do niego

¹⁷ Świadczą o tym huczne uroczystości państwowe otwarcia linii kolejowej Kaguł-Giurgiulești tuż przed wyborami lokalnymi w 2007 roku oraz terminala pasażerskiego tuż przed wyborami parlamentarnymi w 2009 roku. D. Lazur, V. Calugăreanu, art. cyt.

¹⁸ www.gifp.md

¹⁹ b.n.a., *Giurgiulești port's cargo turnover increases by 6%*, „Infotag” 14 VII 2011 www.allmoldova.com.

²⁰ Aby zdążyć przed wyborami, wbrew wcześniejszym planom (inwestycję miał sfinansować i wykonać Danube Logistic SRL) terminal pasażerski wybudowany został ze środków publicznych przez państwowe przedsiębiorstwo ÎS Portul Fluvial Ungheni (operatora portu rzeczno-jeziernego w Ungheni). Inwestycja kosztowała około 93 mln MDL (+ dodatkowe 15 mln MDL, którymi dofinansowano Portul Fluvial Ungheni). Jednakże z sumy tej zapewne zdefraudowano 8,2 mln MDL poprzez zawarcie umów z trzema fikcyjnymi firmami. Prawdopodobnie dopuszczono się także wyłudzenia zwrotu podatku VAT w wysokości 11,1 mln MDL. O związek z tą sprawą oskarżany jest Oleg Woronin (jeden z najbogatszych ludzi w Mołdawii; syn wówczas urzędującego, a obecnie byłego prezydenta - Władimira Woronina). Natomiast koszt budowy linii kolejowej Kaguł-Giurgiulești przy obecnym stanie dochodów z niej płynących, zwróci się dopiero za 80 lat. Wynika to nie tylko ze złej kalkulacji ekonomicznej poprzedniego - komunistycznego kierownictwa państwa oraz CFM, ale także wprost oskarża się Olega Woronina, że w skutek fikcyjnego zlecenia na roboty ziemne, powierzonego związanej z nim firmie „Modconstruct Market”, zdefraudował on 3.440.000 Euro ze środków publicznych. D. Lazur, V. Calugăreanu, art. cyt. Podobnie podnosi się, że w czasie jej budowy dopuszczono się licznych nadużyć i prawidłości, zwłaszcza przy wywłaszczaniu gruntów prywatnych właścicieli oraz przekazaniu pod budowę państwowych lasów. *The railroad Cabul-Giurgiulești build on a land given illegally*, „Jurnal.md” 22 IV 2010 www.jurnal.md. Warto w tym miejscu jeszcze wspomnieć, że przeciwko inwestycji protestowały organizacje ekologiczne, które podnosiły zarzut, że przy projektowaniu linii kolejowej zupełnie nie przeprowadzono badań na temat jakie może ona mieć oddziaływanie na środowisko i w związku z tym jej powstanie grozi zniszczeniem unikalnego charakteru mokradeł Parku Narodowego Mokradeł Dolnego Prutu. b.n.a., *Cabul-Giurgiulești rail line project poses environmental threats to the Lower Prut Wetlands National Preserve*, „Info-Prim Neo” 25 V 2005 www.azi.md; b.n.a., *Environmental NGOs seek suspension of construction works on Giurgiulești-Cabul railway branch*, „Reporter.md” 14 VI 2005 www.azi.md.

4. jednostki z ładunkiem 5.207 t., w 2008 – 11. z 16045 t., w 2009 – 41. z 79.430 t.²¹. W 2010 roku port obsłużył 371.211 t., a w 2011 321.041 t. ładunków²², wśród których zdecydowanie dominowały produkty naftowe, zboża i materiały budowlane.

Czynnikiem, który w sposób szczególny może się do tego przyczynić jest jego bardzo korzystne położenie. Giurgiulești umożliwia żeglugę nie tylko po Morzu Czarnym, a w związku z tym i na wodach oceanicznych, ale także umożliwia żeglugę do wszystkich portów położonych nad międzynarodowym Dunajem²³ oraz do położonego na Prucie mołdawskiego portu rzecznego w Ungheni (407 km biegu rzeki).

Port posiada własne lądowisko dla helikopterów i jest dość blisko lotniska w Kagule. Dodatkowo posiada dobre połączenia drogowe z Rumunią (drogą krajową 2B z Gałaczem, a stamtąd we wszystkich kierunkach w Rumunii, w tym drogą krajową 21 (E87) do Bukaresztu) i Ukrainą (drogą państwowego znaczenia M15 (E87) z Odessą). Natomiast połączenie drogowe z centrum kraju jest bardziej problematyczne. Konieczny jest remont magistrali M3 łączącej Giurgiulești z Kiszyniowem, ponieważ jej bieżący stan jest opłakany – spośród 215 km, zalewie liczące 34 km odcinki Kiszyniów-Porumbrei i 30 km Cimișlia-Komrat są w dobrym stanie²⁴. Wskazane byłoby także przebudowanie niektórych odcinków tej drogi oraz wybudowanie kilku nowych fragmentów, aby zapewniały szybką i sprawną komunikację Giurgiulești z resztą kraju²⁵.

Połączenia kolejowe także są poważnym atutem Giurgiulești²⁶. Jak już wspomniano, niedawno wybudowana linia Kaguł-Giurgiulești pozwala na sprawną komunikację z Kiszyniowem i resztą kraju. Natomiast budowany obecnie terminal prze-

²¹ *Vessels calling at Giurgiulești International Free Port in 2007* www.gifp.md; *Vessels calling at Giurgiulești International Free Port in 2008* www.gifp.md; *Vessels calling at Giurgiulești International Free Port in 2009* www.gifp.md.

²² www.gifp.md

²³ Z i do Giurgiulești po Dunaju, głównie do portów w Konstancy, Turcoaia i Ruse, przede wszystkim przewożone są materiały budowlane, koks naftowy, produkty naftowe i drobnica. www.gifp.md

²⁴ Wiosną 2012 roku rozpoczęto prace remontowe na liczącym 55 km gąsawskim fragmencie drogi Komrat-Ciumai. Kosztować ma to 25,19 mln EUR. W tym roku planowane jest także rozpoczęcie prac na 20 km odcinku Ciumai-Vulcănești oraz 13 km Vulcănești-Cișmichoi. Szacowane koszty wynoszą 25 mln EUR. B. Gherasim, *Foreign aid in road infrastructure sector*, Chisinau 2012, www.mtid.gov.md.

²⁵ W przyszłym roku kosztem 7,9 mln EUR ma zostać wybudowana 8,4 km obwodnica wokół miasta Vulcănești. Planowane jest także zbudowanie 17 km obwodnicy Komratu, która ma kosztować 16 mln EUR, dokończenie zarzuconej budowy 19 km odcinka między Porumbrei i Cimișlia kosztem 22 mln EUR oraz wybudowanie kosztem 21,5 mln EUR liczącego 20,5 km nowego odcinka M3, który omijałaby wioski Slobozia Mare, Cișlița-Prut oraz samą miejscowość Giurgiulești. Jednak rozpoczęcie tych inwestycji może się okazać problematyczne, ponieważ wciąż nie mają one zapewnionego finansowania. Tamże.

²⁶ Ładunki kolejowe przywożone lub wywożone z Giurgiulești obejmują przede wszystkim: do Rumunii i UE – produkty naftowe, zboża, kontenery; na Ukrainę i do WNP – zboża, oleje roślinne, produkty naftowe, żużel, materiały budowlane i koks naftowy. www.gifp.md.

ładunkowy²⁷ oraz budowa splotu dla rozstawu 1520/1435 mm między Giurgiulești i Gałaczem pozwoli na swobodne połączenie nie tylko z rumuńskim, ale całym europejskim systemem kolejowym. Kłopotliwe (ze względu na przebieg granicy) jest natomiast połączenie portu z południową częścią ukraińskiego systemu kolejowego i Odessą. Rozwiązaniem byłaby budowa trasy Izmail-Reni. Decyzję w tej sprawie Kijów podjął w sierpniu 2007 roku, jednak prac w terenie nie zaczęto²⁸. Z drugiej zaś strony, takie rozwiązanie mogłoby doprowadzić CFM na skraj bankructwa oraz zwiększyć konkurencyjność portu w Reni, który przejąłby część ładunków obsługiwanych obecnie przez Giurgiulești.

Giurgiulești a bezpieczeństwo energetyczne kraju

Bardzo ważną z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego kraju inwestycją w Giurgiulești była budowa zespołu ośmiu zbiorników magazynowych na paliwa o pojemności 63600 m³²⁹. Pozwalają one nie tylko na swobodny bieżący obrót i dystrybucję przywożonych paliw, ale w sytuacjach kryzysowych i odcięcia od źródeł zaopatrzenia, zbiorniki te mogą istotnie powiększyć rezerwę strategiczną paliw i przez to zapewnić funkcjonowanie państwa (ok 10% zdolności magazynowych).

Mołdawia posiada jedynie śladowe zasoby własnych surowców energetycznych. Na południu kraju koło Kagułu eksploatowane jest nieduże pole naftowe w Văleni, a w Victorovce nieopodal Cantemira równie niewielkie zasoby gazu ziemnego. Na południu kraju znajdują się także zasoby węgla brunatnego, jednak nie są one eksploatowane. Sprawia to, że Kiszyniów całkowicie uzależniony jest od importu surowców energetycznych, paliw oraz energii elektrycznej.

Ponieważ Mołdawia, poza uruchomioną w 2005 roku mini-rafinerią w Komracie (o zdolnościach przerobowych 30 tys. t rocznie³⁰)³¹, nie posiada zakładu zdolnego przerabiać surową ropę naftową, zmuszona jest do importowania gotowych paliw. Roczny import paliw wynosi (2011) wynosi: 353,6 tys. t oleju napędowego, 193 tys. t benzyny i 78,1 tys. t. LPG. Większość paliw wciąż przywożona jest z Rumunii (67,3% benzyny i 44,5% oleju napędowego) i Rosji (61% LPG)³² cysternami kolejowymi³³. Mimo, że ilość paliw dostarczanych poprzez port w Giurgiulești systematycznie wzrasta, jednak nadal stanowi stosunkowo niewielką część wolumenu im-

²⁷ Aby nie uzależniać się od CFM zapewne koniecznym okaże się zakup lokomotyw manewrowych, które będą na bieżąco przetaczać wagony w porcie.

²⁸ b.n.a., *Ukraine announces construction of Reni-Ismail railroad*, "Info-Prim Neo" 8 VIII 2007 www.azi.md; В. Шимко, *А мы поведем дрыгум нымем*, „Magistral” brak daty publikacji www.uz.gov.ua.

²⁹ www.gifp.md.

³⁰ Dla porównania Rafineria Gdańsk może przetworzyć 3,5 mln t ropy rocznie.

³¹ *Emergency Oil Stocks in the Energy Community Level; Final Report*, "Energy Community" b.m.w. 2011 (www.energy-community.org), s. 98.

³² b.n.a., *Evoluția pieței produselor petroliere în anul 2011*, "Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică" 6 IV 2012 www.anre.md.

portowanych paliw. Według najnowszych dostępnych danych od stycznia do września 2011 roku port przyjął 50,3 tys. t produktów naftowych, co stanowiło wzrost aż o 20% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku³⁴. Jest to wciąż niewiele zważywszy, że zdolności przeładunkowe samego terminalu wynoszą aż 1 mln t produktów naftowych rocznie³⁵.

W całej Mołdawii łącznie znajduje się 586 stacji benzynowych i 370 stacji LPG, a największymi importerami benzyny są: LUKoil Moldova (33,5% rynku), Petrom Moldova (27,4%), Tirez Petrol (13,7%). Oleju napędowego LUKoil Moldova (33,8%), Tirez Petrol (20,3%), Bemol Trading (7,9%). LPG Dominic (28,9%), LUKoil Moldova (26,7%), Printemps (20,4%)³⁶.

Głównym odbiorcą paliw przybywających do terminalu naftowego jest, należący także do EASEUR Holding BV i działający na terenie Mołdawii, koncern naftowy Bemol, który sprzedaje praktycznie całe importowane paliwo w sieci swoich 53 stacji benzynowych³⁷. Z usług terminala zaczęły korzystać także inne firmy – Petrom Moldova (116 stacji benzynowych w kraju) i Rompetrol Moldova (30) i sprowadzać przezeń część paliw. Dwie inne wielkie sieci LUKoil Moldova (102) i Tirez Petrol (101) zaopatrują się praktycznie w całości tradycyjnie cysternami.

Widać zatem, że terminal naftowy sam w sobie nie zwiększył w istotny sposób bezpieczeństwa paliwowego państwa. Po pierwsze, przepływa przezeń stosunkowo mały wolumen paliw importowanych do Mołdawii. Po drugie, zdecydowana ich większość służy potrzebom koncernu Bemol, który także należy do EASEUR Holding BV i ma umiarkowany udział w mołdawskim rynku paliwowym. Po trzecie, większość importowanych paliw pochodzi od bezpiecznego dostawcy – Rumunii, w którym firmy paliwowe, w przeciwieństwie do Rosji, nie są bezpośrednio sterowane przez państwo i nie mogą być wykorzystywane jako narzędzie polityczne. Po czwarte, terminal nie jest w stanie obsługiwać gazu LPG, który zaczyna stanowić istotny wolumen konsumowanych w Mołdawii paliw, a jest w większości importowany z Rosji.

³³ Dla porównania pojemność samochodu-cysterny wynosi do 20 m³, naczepy do 35 m³, wagonu-cysterny 60-90 m³, a nawet małego tankowca, takiego jak np. Vassilios XXI cumującego w Giurgiułești w dniu 18 czerwca 2012 roku wynosi ok. 4.000 m³, a port ten może przyjąć tankowce o ładunku nawet 10.000 m³.

³⁴ b.n.a., *Importul de produse petroliere prin portul Giurgiułești au crescut în 9 luni de 1,2 ori – până la 50,3 mii de tone*, „Noi.md” 17 XII 2011 www.noi.md; C. Gallardo, *Dutch terminal to double fuel imports to Moldova*, „Ordon News” 31 III 2009 www.ordons.com.

³⁵ www.gifp.md.

³⁶ b.n.a., *Evoluția pieței produselor...*, art. cyt.

³⁷ Benzyna i olej napędowy sprowadzany był przez Bemol z greckiej rafinerii Korynt należącej do koncernu Oil Motor Hellas na podstawie rocznych, odnawialnych kontraktów. Ostatnią taką umowę zawarto w listopadzie 2010 roku. b.n.a., *BEMOL renews its annual supply agreement with Greek oil refinery*, www.bemol.md. W tym momencie nie wiadomo czy umowa ta została odnowiona lub czy Bemol zmienił dostawcę.

Najpoważniejszym problem bezpieczeństwa energetycznego kraju pozostaje zaopatrzenie w gaz ziemny, na którym bazuje mołdawska gospodarka. Praktycznie cały wolumen – 2.33 mld m³ w 2009 roku (z czego połowę zużywa Naddniestrze) importowany jest z Rosji, która wykorzystuje tę sytuację do uzależnienia Kiszyniowa zarówno pod względem ekonomicznym i politycznym. Moskwa wielokrotnie posługiwała się „szantażami gazowymi”, polegającymi na odcinaniu dostaw lub groźni drastycznymi podwyżkami cen, aby wymusić na Kiszyniowie pożądane ustępstwa. Sytuację Mołdawii dodatkowo pogarsza fakt, że główne gazociągi zaopatrujące kraj przebiegają przez terytorium Naddniestrza i mogą być w każdym momencie przezeń odcięte (w tym z inspiracji Moskwy).

Jednak ze względu na postępujące zbliżenie z Unią Europejską i Rumunią przed Mołdawią rysuje się pewna szansa na poprawę tej sytuacji. Dzięki przystąpieniu Kiszyniowa w marcu 2010 r. do Europejskiej Wspólnoty Energetycznej, możliwe jest uzyskanie wsparcia finansowego dla budowy transgranicznych połączeń gazowych z Rumunią, które pozwalałyby na pewną dywersyfikację dostaw. Jednak faktycznie jedynym realnym sposobem na uniezależnienie się Mołdawii od rosyjskiego gazu, byłby udział w wielkim czarnomorsko-kaspijskim projekcie gazowym.

Z punktu widzenia Kiszyniowa, najlepszym rozwiązaniem byłby udział Mołdawii w budowie gazociągu Nabucco, który poprzez Turcję i Bałkany zaopatrywałby Europę w kaspijski i iracki gaz. Niestety projekt Nabucco w ostatnich miesiącach faktycznie utknął w martwym punkcie. Wobec takiego rozwoju sytuacji wartym rozważenia jest przystąpienie Mołdawii do ogłoszonego w kwietniu 2010 roku projektu Azerbajdżan-Georgia-Romania Interconnector, który przedstawiany jest nie jako konkurencja wobec Nabucco, ale jako jego uzupełnienie. Projekt ten zakłada, że azerski gaz byłby dostarczany rurociągiem do gruzińskiego portu w Kulevi nad Morzem Czarnym. Tam byłby skraplany (LNG), a następnie przewożony gazowcami poprzez Morze Czarne do rumuńskiej Konstancy, gdzie byłby poddawany regazyfikacji i poprzez sieć rumuńskich gazociągów dostarczany do innych krajów europejskich. Gdyby Mołdawia stała się udziałowcem tego przedsięwzięcia korzystałaby z dostaw kaspijskiego gazu via Rumunię. Mogłaby jednak zdecydować się na zbudowanie w Giurgiulești także własnego terminala LNG, stacji regazyfikacji oraz magazynów gazu. Rozwiązanie to mogłoby w istotny sposób uniezależnić Mołdawię od Gazpromu i Kremla³⁸.

Jednak budowa własnego terminala LNG wydaje się zdecydowanie przewyższać możliwości finansowe Mołdawii. Poza tym w Kiszyniowie widać brak spójnej strategicznej wizji polityki zagranicznej, a co za tym idzie, także związanej z nią polityki energetycznej. Być może dlatego Mołdawia, mimo konfliktów, stara się „oblaska-

³⁸ V. Antonov, *Opportunities to enhance energy security of the Republic of Moldova*, “Moldova’s Foreign Policy Statewatch” 2010 nr 6, www.viitorul.org.

wiać” Kijów i potwierdza chęć udziału w proponowanej przez Ukrainę budowie w Odessie wspólnego terminala LPG³⁹.

Giurgiułești a porty ukraińskie

Wprawdzie Giurgiułești przejął obsługę części pasażerów i ładunków, które dotychczas przepływały przez ukraiński zespół portów Odessa-Jużnyj-Iliczewsk⁴⁰, jednak mołdawski port nie stanowi dla niego konkurencji. Zespół ten jest bez porównania większy (w 2011 roku obsłużył 61,7 mln t ładunków) oraz ma charakter uniwersalny, bowiem jest w stanie obsłużyć praktycznie każdy statek i ładunek w nieograniczonej ilości, a także ma już ugruntowaną pozycję na rynku zarówno ukraińskim, jak i rosyjskim i białoruskim. Leżący w Limanie Dniestru czarnomorski port w Białogrodzie nad Dniestrem (995 tys. t ładunków), też raczej nie musi się obawiać konkurencji ze strony Giurgiułești ponieważ jest dosyć daleko, a przede wszystkim obsługuje zupełnie inne ładunki - głównym wolumenem przeładunków jest eksportowane drewno (905,4 tys. t)⁴¹. Jednak jego znaczenie mogłoby nieporównywalnie wzrosnąć w przyszłości. Koniecznym warunkiem byłoby jednak unormowanie konfliktu naddniestrzańskiego, a przynajmniej takie jego załagodzenie, które pozwoliłoby na wznowienie normalnej żeglugi na Dniestrze. Dzięki temu Białogród mógłby obsługiwać ładunki naddniestrzańskie (porty w Benderach i Ribniży), ale także istotną część ładunków z przydniestrzańskiej Mołdawii „właściwej” (port w Varniży) i przez to stać się istotną konkurencją dla Giurgiułești.

Mołdawski port znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie ukraińskich portów naddunajskich – Kili, Izmaila Ust-Dunajska i Reni. Port w Kili jest niewielki, a wolumen przeładowywanych towarów marginalny. Znajduje się tam jednak stocznia budująca i remontująca statki. Sytuacja Ust-Dunajska, który w 2011 roku obsłużył zaledwie 27,5 tys. t. ładunków, jest katastrofalna i portowi grozi bankructwo. Spowodowane jest to jednak nie konkurencją ze strony Giurgiułești, ale archaicznym lichtugowym systemem przeładunków⁴². Izmail (jest tu także stocznia remontowa) w 2011 roku obsłużył 4,95 mln t, jednak stanowiło to tylko 74,6% obrotu z 2010 roku. Izmail i Giurgiułești nie są jednak istotnymi konkurentami, ponieważ gros

³⁹ I. Preasca, *Moldova interested in co-operating with Ukraine on LNG terminal*, „Energetika.NET” 28 IX 2011 www.energetika.net; b.n.a., *Moldova interested in LNG terminal in Odessa*, „Ukraine Business online” 6 II 2012 www.ukrainebusiness.com.ua.

⁴⁰ Tylko ukraińska firma Ukrferry szacuje, że około 50% pasażerów i 40% towarów, które przewoziła ona z Odessy i Iliczewska do Turcji, obecnie korzysta z usług portu Giurgiułești. b.n.a., *Portul Giurgiułești pãgubestã transportatorii ucrainieni – pãsedintele „Ukrferri”*, „Infotag” 12 I 2010 www.azi.md.

⁴¹ b.n.a., *Грузооборот морских портов Украины за 2011 г.*, „Центральное грузовое бюро” 28 II 2012 www.ccb.at.ua.

⁴² Polega on na tym, że towary nie są bezpośrednio załadowywane/wyładowywane ze statku na nabrzeże portowe, ale na małe, płaskodenne jednostki o małym zanurzeniu - lichtugi, które przewożą ładunki między statkami a nabrzeżem.

przeładunków portu ukraińskiego to węgiel, koks, ruda żelaza i czarne metale. Portem, który do niedawna stanowił konkurencję dla Giurgiulești był port w Reni obsługujący większość morskiego eksportu mołdawskiego zboża. Jednak po wybudowaniu w Giurgiulești terminalu zbożowego oraz linii kolejowej do miejscowości Kaguł, mołdawski port przejął załadunek ok. 200 tys. t zboża, które wcześniej przeładowywało Reni⁴³. Ponadto z usług renijskiego portu zaczęły rezygnować także rosyjskie firmy, których towary stanowiły bardzo istotny wolumen przeładowywanych ładunków. Obecnie port Reni, który posiada możliwości przeładunkowe 14 mln t rocznie, w 2008 roku obsłużył 3,5 mln t ładunków, w 2009 – 1,9 mln t, 2010 – 1,5 mln t, 2011 – 1,6 mln t (głównie paliwa, zboża, ruda i czarne metale). Wpłaty pensji dla załogi są opóźnione, a 400 pracowników (1/3 zatrudnionych) od 2012 roku zostało wysłanych na urlop. W rezultacie port Reni stanął na skraju bankructwa, którego główną przyczyną jest konkurencja z Giurgiulești⁴⁴.

Należy spodziewać się działań władz ukraińskich mających na celu „neutralizację” Giurgiulești. Z jednej strony Ukraina dąży do podniesienia atrakcyjności portu w Reni poprzez inwestycje w jego infrastrukturę (wybudowano nowoczesny terminal ro-ro; jednak niedługo także Giurgiulești będzie miało taki terminal), ustanowienie wokół portu w 2000 roku (na 30 lat) wolnej strefy ekonomicznej, przekop Kanału Dunaj-Morze Czarne (Bâstroe)⁴⁵ i planowaną budowę linii kolejowej Reni-Izmaïł. Możliwe jest również, że Ukraina podejmie także wobec Mołdawii szereg kroków, które niekoniecznie będą miały „czysty charakter”. Kijów posiada instrumenty mogące utrudniać żeglugę przez kilijski Kanał Dunaj-Morze Czarne (Bâstroe) statkom zmierzającym do Giurgiulești, może ponownie zacząć zgłaszać wątpliwości co do bezpieczeństwa samych statków korzystających z infrastruktury portowej oraz jakości zabezpieczeń przed skażeniem, zwłaszcza produktami naftowymi, niezwykle cennej przyrodniczo delty Dunaju⁴⁶. To ostatnie oskarżenie, z racji na międzynarodowy status rzeki i nadzwyczajne walory ekologiczne jej delty, mogłoby stanowić poważny oręż w rękach ukraińskich i służyć do inspiracji grup aktywistów ekolo-

⁴³ O. Ramazanova, *Reni — a port with the perfect geographical location*, „АПК-Информ” 15 V 2011 www.apk-inform.com.

⁴⁴ С. Ляликов, *Дунайские порты: вся власть Одессе?*, „Центр Транспортных Стратегий” 18 IV 2012 www.cfts.org.ua, b.n.a., *Грузооборот морских портов...*, art. cyt.

⁴⁵ Najbardziej dostępnym dla żeglugi ramieniem delty pozostawała znajdująca się całkowicie pod kontrolą Rumunii Sulina. Dodatkowo na terytorium Rumunii znajduje się Kanał Dunaj-Morze Czarne (zaczynający się koło dunajskiego portu Cearnavodă i wychodzi na Morze Czarne nieopodal wielkiego rumuńskiego portu w Konstancy) pozwalający na całkowite ominięcie delty Dunaju i znaczne skrócenie podróży. Ukraina pragnąc uniezależnić się od Rumunii, z którą pozostaje w bardzo chłodnych stosunkach, podjęła w 2004 roku decyzję o przekopie starego, porzuconego w 1958 roku szlaku żeglugowego w ramieniu Kilia. Prace zakończono po 3 latach. W rezultacie Ukraina przejęła 40% ruchu statków, który dotychczas odbywał się przez rumuńską Sulinę.

⁴⁶ b.n.a., *Одеса просить Януковича і Азарова вплинути на Молдову*, “Українська Правда” 26 VIII 2011 www.prawda.com.ua.

gicznych. Z drugiej zaś strony, wiarygodność Ukrainy w posługiwaniu się takim hasłem byłaby dość niska z uwagi na fakt, że sama Ukraina zupełnie nie przejmowała się protestami przeciwko przekopowi Kanału Dunaj-Morze Czarne (Bâstroe), który stanowi potencjalne poważne zagrożenie ekologiczne. Poza tym, port w Giurgiulești jest stosunkowo dobrze zabezpieczony przed skażeniem wód – posiada wszystkie potrzebne procedury oraz sprzęt⁴⁷.

Między innymi z tych powodów Kijów tak uparcie dążył do uzyskania od Mołdawii własności ziemi pod drogą w rejonie wsi Palanca. Celem było skuteczne zabezpieczenie przynajmniej drogowego połączenia reszty kraju z portami naddunajskimi i pozbawienie Mołdawii możliwości paraliżowania komunikacji z nimi. Jak już wspomniano Kijów planuje wybudowanie połączenia kolejowego Izmail-Reni, ponieważ bez niego renijski port zmuszony jest do korzystania z usług CFM i tranzytu przez terytorium Mołdawii i zbuntowanego Naddniestrza (w latach 2004-2006 w czasie blokady kolejowej Naddniestrza wiązało się to z koniecznością przejazdów pociągów do Reni aż przez północną granicę Mołdawii przez stację Ocnița), co generuje duże koszty oraz wymaga dodatkowego czasu. Ponadto, CFM wielokrotnie zmieniała zasady organizacji przewozów i taryfy, co dodatkowo zniechęca spedytorów. Obecnie jednak, szanse na wybudowanie przez Ukrainę tego połączenia kolejowego są niewielkie⁴⁸.

Choć odcinek granicy ukraińsko-mołdawskiej w rejonie Giurgiulești został demarkowany, w Mołdawii wciąż pojawiają się głosy żądające przyległego do Dunaju kilkusethektarowego obszaru zwanego Râpa de la Mândrești. Według Kiszyniowa w czasach istnienia Mołdawskiej SRR obszar ten należał do niej, a w 1992 roku został bezprawnie zajęty przez Ukrainę. Gdyby teren ten rzeczywiście odzyskała Mołdawia, uzyskałaby w ten sposób prawie 2 km linii brzegowej Dunaju, a to pozwalałoby na zupełnie swobodną rozbudowę portu. To zaś mogłoby doprowadzić do całkowitego upadku Reni, a może i innych naddunajskich portów. Ponieważ wcześniejsza decyzja o przekazaniu Mołdawii 430 m wybrzeża Dunaju, która umożliwiła zbudowanie Giurgiulești, uznana została nad Dnieprem za katastrofalny błąd, należy się spodziewać, że Ukraina zrobi wszystko byleby tym razem nie ustąpić na spor-

⁴⁷ b.n.a., *Giurgiulești International Free Port: Planning Interventions in case of Oil Spill*, www.unece.org. Szerzej na temat stanowiska Rumunii i Ukrainy wobec zagadnień ekologicznych dotyczących Giurgiulești w: *Romania's response to the letter (ref. ELA/IC/INFO/3) dated 7th April 2009, of the Implementation Committee under the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context*, www.unece.org; *Regarding the environmental consequences of construction in the area of Giurgiulești International Free Port*, www.unece.org.

⁴⁸ Ponieważ linia przebiegałaby przez trudne z punktu widzenia geologicznego tereny naddunajskie, to budowa zaledwie 50 km torów jest przedsięwzięciem niezwykle skomplikowanym, a koszt budowy wynosiłby około 4 mld hrywien. Z drugiej zaś strony rząd Ukrainy wydaje ogromne sumy na podtrzymanie portu w Reni, który bez połączenia kolejowego dogorywa. В. Овсянников, *В обход Молдавии: почему ветка Рени-Измаил остается утопией*, „Центр Транспортных Стратегий” 29 XI 2011 www.cfts.org.ua.

nym obszarze⁴⁹. Pomimo ograniczonych możliwości budżetowych, jednoznacznie widoczna jest determinacja Ukrainy w utrzymaniu silnej pozycji geopolitycznej jako państwa dunajskiego i czarnomorskiego. Świadczy o tym determinacja Kijowa w sprawie Palanki⁵⁰, a szczególnie konsekwencja z jaką Ukraińcy realizują projekt rozbudowy kanału Dunaj-Morze Czarne (Bâstoe), pomimo licznych głosów mówiących o niebezpieczeństwie zniszczenia unikalnego ekosystemu delty Dunaju.

Znany mołdawski politolog i polityk Oleg Serebrian twierdzi, że na początku lat 90. XX wieku istniała realna możliwość skutecznego rozwiązania problemu separatystycznego Naddniestrza oraz przebiegu granicy mołdawsko-ukraińskiej. W ówczesnej sytuacji możliwa była wzajemna cesja terytoriów, zapewne korzystniejsza dla ukraińskiej strony⁵¹. Dzięki temu rozwiązaniu Ukraina otrzymałaby zdominowane przez Słowian Naddniestrze oraz drogę obok Palanki. Mołdawia otrzymałaby przygraniczne fragmenty Budziaka i niektóre wsie w północnej, ukraińskiej Besarabii zamieszkałe przez Mołdawian/Rumunów oraz swobodny dostęp do Dunaju. Poza tym Mołdawia miałaby szansę odzyskać kontrolę nad naddniestrzańskim prawobrzeżnym miastem i węzłem kolejowym Bendery/Tighina, a także zyskać władzę nad fragmentami linii kolejowych koło Basarabeasca i Bołhradu, które przebiegają przez terytorium Ukrainy. Możliwe, że zyskałaby także port Reni (49% mieszkańców rejonu renijskiego to Mołdawianie, a Ukraińcy tylko 18%, resztę stanowią Rosjanie, Bułgarzy i Gagauzi). Jeśli ten scenariusz byłby zrealizowany, to nigdy nie zaistniałaby potrzeba budowy portu w Giurgiulești, a Ukraina nie miałaby kłopotów z dogorywającym portem w Reni.

Giurgiulești a porty rumuńskie

Główny port Rumunii jest zbyt odległy i zbyt wielki, aby Giurgiulești mogło mu zagrozić⁵². Mołdawski port może stanowić konkurencję jedynie dla zespołu rumuńskich portów w Gałaczu, Braile i Tulczy⁵³. Ponadto Giurgiulești nie rywalizuje

⁴⁹ V. Cubreacov, *Aveam 2 kilometri de Dunăre. Era a noastră: Interviu cu fostul primar de Giurgiulești, Dumitru Niculiseanu*, „Flux” 11 XII 2009 www.flux.md.

⁵⁰ Z punktu widzenia Ukrainy Palanka to nie tylko sprawa przebiegającej tam drogi Odessa-Izmail. Tak długo jak nie przeprowadzono demarkacji granicy w tamtym rejonie, istniało zagrożenie, że Mołdawianie będą żądać dostępu do Limanu Dniestru, ponieważ delimitowana granica przebiegała zaledwie 1.800 m od brzegów limanu wg. map, a zaledwie 100 m według najstarszych mieszkańców Palanki. Tenże, *Palanca – fereastră noastră (astupată) la Marea Neagră*, „Cotidian Național” 4 XII 2009 www.flux.md. Dostęp do Limanu dawałby Mołdawii szansę na budowę portu rzeczno-morskiego, który poprzez podnoszony most w ukraińskiej Zatoce miałby dostęp do Morza Czarnego.

⁵¹ O. Serebrian, *Geopolityczne uwarunkowania Republiki Mołdowy*, „Zeszyty Naukowe Koła Wschodnioeuropejskiego Stosunków Międzynarodowych” 2003 kwiecień nr specjalny (1), s. 28-31.

⁵² Zespół portów Konstanca-Mangalia-Midia w 2010 roku obsłużył 47,5 mln t ładunków. b.n.a., *Constanța annual report 2010*, s. 13, www.portofconstantza.com.

⁵³ W 2011 roku Gałaczu obsłużył 2.414 jednostek rzecznych i morskich dokonując przeładunku 5.134 tys. t ładunków, Braila odpowiednio 2.030 i 3.073 tys. t., a Tulcza 1.344 i 2.340 tys. t. b.n.a., *Date de trafic privind C.N. A.P.D.M S.A Galati Port Galati, Port Tulcea, Port Braila*, www.apdm.galati.ro.

z portami rumuńskimi o ten sam wolumen ładunków, jak to jest w przypadku portów ukraińskich. Tak więc, mógłby stanowić ich uzupełnienie i razem tworzyć zintegrowany zespół portów, w którym panowałaby pewna specjalizacja i podział pracy. Dla Giurgiulești współpraca z portami rumuńskimi mogłaby być bardzo korzystna, ponieważ są one bardzo dobrze wyposażone i posiadają szerokie zaplecze stoczniowe oraz zimowiska. Poza tym, porty rumuńskie są portami unijnymi, więc współpraca z nimi daje duże możliwości rozwoju i pozyskiwania inwestorów.

Dla stworzenia takiego zespołu koniecznym jest połączenie Gałacza i Giurgiulești linią kolejową o rozstawie europejskim (co jest w trakcie realizacji), polepszenie infrastruktury drogowej oraz usprawnienie procedur granicznych. Konieczne jest także pogłębienie torów wodnych w Giurgiulești, gdyż podejścia o głębokości 5 m pozwalają na obsługę jedynie statków rzecznych i niewielkich morskich.

Ponadto w dalszej fazie rozwoju portu w Giurgiulești i rzecznej w Ungheni konieczne byłoby rozważenie podniesienie mostów na Prucie, aby umożliwić żeglugę jednostkom o nośności do 1000 t. Dzięki temu możliwe byłoby zaktywizowanie żeglugi na tej rzece⁵⁴. Jednakowoż zasadniczym problemem jest ogólny niedostatek mostów między Rumunią i Mołdawią, zatem środki (jeżeli takie się znajdują) w pierwszej kolejności będą zapewne przeznaczane na budowę nowych mostów, a nie przebudowę istniejących. Poza tym Rumunia nie ma żadnego portu na Prucie, więc raczej umiarkowanie byłaby zainteresowana tym przedsięwzięciem. Z drugiej jednak strony, o ile współpraca polityczna i gospodarcza między oboma krajami układałaby się pomyślnie, to nie można wykluczyć, że Rumunia byłaby zainteresowana korzystaniem z portu w mołdawskim Ungheni lub budową w tym miejscu wspólnego zespołu portowego, który obsługiwałby Jassy i rumuńską część Mołdawii.

Giurgiulești jest jedynym i stosunkowo niewielkim morskim portem Mołdawii. Ponadto, położony jest między wielkimi zespołami portów rumuńskich i ukraińskich – Konstancą i Odessą. Z pierwszym z nich istnieje szansa na rozwój współpracy, z kolei drugi jest poważnym konkurentem w walce o kontrahentów. Choć chłodne relacje między Kijowem i Bukaresztem mają negatywne konsekwencje dla Mołdawii, tak dla portu Giurgiulești sytuacja ta jest korzystna. Brak perspektyw dla realnej współpracy rumuńsko-ukraińskiej w delcie Dunaju oddala bowiem zagrożenie marginalizacji Giurgiulești.

Mołdawska flota

Mołdawskie Narodowe Biuro Statystyki podaje, że w 2010 roku mołdawska flota rzeczna składała się z 9 jednostek towarowych bez napędu, 8 pchaczy i holowników oraz 1 statku pasażerskiego⁵⁵. Natomiast zgodnie z danymi Konferencji NZ ds. Han-

⁵⁴ b.n.a., *Distanța dintre oraș...*, art. cit.

⁵⁵ *Mijloace de transport în inventar (la sfârșitul anului)*, www.statistica.md

dlu i Rozwoju (UNCTAD), pod mołdawską banderą pływa (2011) łącznie 134 statków morskich (w tym 4 tankowce, 8 masowców, 113 różnych transportowców i 9 innych statków), których nośność wynosi łącznie 477 tys. DWT (odpowiednio 38, 101, 332 i 6 tys.), a tonaż 363 tys. GT (odpowiednio 22, 66, 266 i 9 tys.)⁵⁶. W rzeczywistości zaledwie ułamek tej floty pełni usługi na rzecz mołdawskiej gospodarki lub należy do mołdawskich armatorów. Przedstawione liczby są tak duże, ponieważ w kapitanacie portu w Giurgiulești otworzony został państwowy, otwarty na obcych armatorów rejestr statków, którego wymogi rejestracyjne oraz opłaty są bardzo niskie. W rezultacie Mołdawia stała się państwem taniej bandery⁵⁷.

Zamiast zakończenia

Budowa Międzynarodowego Wolnego Portu w Giurgiulești okazała się jednym z największych i najważniejszych przedsięwzięć w krótkiej historii Republiki Mołdawii. W trakcie realizacji tego projektu pojawiły się liczne trudności z inwestorami. Były one na tyle poważne, że niewiele brakowało, aby zakończyły się spektakularną klęską całego przedsięwzięcia. Niestety port stał się również narzędziem wewnętrznych i międzynarodowych rozgrywek politycznych prezydenta Woronina i jego komunistycznej ekipy, a jego budowa prawdopodobnie także okazją do defraudacji i tak skromnych mołdawskich środków publicznych.

Mimo to, port w Giurgiulești i perspektywy jego rozwoju dają Mołdawii szansę na wybitcie się na względną niezależność gospodarczą. Port ten może bowiem w przyszłości stać się skuteczną zaporą wobec nieprzychylnych kroków polityczno-ekonomicznych podejmowanych przez partnerów handlowych (zwłaszcza Rosję i Ukrainę), a także nieprzyjaznych i często złośliwych poczynań Naddniestrza, które dotychczas potrafiło utrudniać mołdawski handel zagraniczny.

Jakub Pieńkowski – politolog, asystent w Instytucie Prawa Międzynarodowego, Unii Europejskiej i Stosunków Międzynarodowych UKSW, specjalizuje się w kwestii konfliktów na obszarze postsowieckim, a także sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej Rumunii i Mołdawii.



⁵⁶ b.n.a., *Review of maritime transport 2011*, New York and Geneva 2011, s. 183, 188 i 193, www.unctad.org.

⁵⁷ Zob. www.vesseltracker.com, shipforge.md.



Джурджулешты - окно маленькой страны в большой мир

Якуб Пеньковский

Молдова, хотя и маленькая бедная страна, которая при отсутствии проблемы Приднестровья, вероятно, совсем была бы забытой европейской политикой, тем не менее, заслуживает внимания хотя бы потому, что является непосредственным соседом Европейского союза, а ее проблемы и успехи будут влиять на Европу. О том станет ли Кишинев следовать по пути демократизации и европейской интеграции или останется в сфере постсоветского застоя, русского нео-империализма и авторитаризма, будет решать не только политика, но и экономика, а также возможность молдавской экономики приобретать рынки за пределами бывшего Советского Союза. Еще одним вызовом для страны будет иммунизация против шантажа, эмбарго и экономической блокады, которые используют не только Москва, но иногда и Киев.

После распада Советского Союза молдавская экономика было полностью отделена от украинского порта на Черном море и Дунае. В результате, в целях ведения международного обмена, Молдова стала зависимой от сотрудничества и доброй воли со-

Giurgiulești – A small country's window to a big world

Jakub Pińkowski

In spite of being a small, poor country (and if not for the Transnistria problem, probably totally forgotten by European politics) Moldova is worth attention for the fact that it is an immediate neighbor of the European Union and its problems or successes will also affect it. Whether Chisinau will follow the path of democratization and European integration or whether Moldova will remain in the sphere of post-Soviet stagnation, authoritarianism and Russian neo-imperialism will be decided not only by politics, but also by economics – most of all by the capability of the Moldavian economy to gain markets located outside the former USSR. Another challenge will be resistance to blackmail, embargos and economic blockades applied time and again by Moscow and sometimes Kiev.

After the collapse of the USSR, the Moldavian economy was definitively separated from the Ukrainian Black Sea and Danube ports. As a result, in order to conduct foreign trade, Moldova has been dependent on the cooperation and the good will of its neighbors, which has at times been proved problematic. In addition a part of the republic's territory remains under the control of separa-

седей. Кроме того, часть территории республики находится под контролем сепаратистского Приднестровья, который может в любой момент эффективно блокировать основные дороги и железнодорожные сообщения с Украиной.

В 1995 году в Кишиневе было принято решение о том, чтобы недалеко от села Джурджулешты, возле впадения реки Прут в Дунай (на 133,8 км), где Молдова имела крошечный доступ к Дунаю, сначала построить нефтяной терминал, а в конечном итоге – всеобщий свободный порт грузовых и пассажирских перевозок. Благодаря международному статусу реки, этот порт будет доступен не только для внутреннего водного транспорта Дуная, но и для судов, плавающих под любым другим флагом. Благодаря этому, Молдова могла бы получить свое «окно в мир», и, по крайней мере, частично быть независимой от зарубежных партнеров. Строительство началось в 1996 году и планируется завершиться в 1999 году, но из-за проблем с инвесторами значительная работа вокруг порта только недавно была завершена, и в данное время он действует.

С самого начала было заявлено, что президент Молдовы Воронин и его команда отнеслись к строительству порта и прилегающей инфраструктуре не с точки зрения бизнес-инвестиций, оплачиваемых с экономической точки зрения, а в частности, в качестве пропагандного мероприятия. Весь проект обошелся стране более чем на 100 млн долларов, а государственные инвести-

tist Transnistria, which at any moment might effectively block the most important road and railway connections with Ukraine.

In 1995, Chisinau decided to first build (near Giurgiulești village in the estuary of the Prut and Danube rivers, where Moldova has narrow access to the Danube) an oil terminal, and later a universal free cargo and passenger port, which thanks to the depth of the water and the international status of the river, would be accessible not only for Danube inland navigation, but also for marine ships sailing under any flag. Thanks to this, Moldova would gain its own “window to the world” and at least become partly independent from its foreign partners. Construction began in 1996 and was slated to be completed in 1999. However, as a result of problems with investors, the essential work was finished only recently, though the port is now fully operational.

From the very beginning, President Voronin and his circle were accused of treating the construction of the port and its infrastructure not only as an economic investment, but also as a sui generis propaganda tool. The whole project's cost was over 100 million USD and the government's investments became an occasion for serious financial abuse and embezzlement that caused losses in the millions for the country's treasury and annual budget.

In spite of this, the Giurgiulești International Free Port can now significantly contribute to the development of the Moldavian economy and become its

ции вокруг гавани стали поводом для серьезного мошенничества и хищения, чем подвергли государственный бюджет многомиллионным потерям.

Несмотря на это, международный свободный порт Джурджулешты может внести значительный вклад в развитие экономики Молдовы и стать ее «окном в мир». Одним из факторов, который может этому способствовать - его очень благоприятное положение. Джурджулешты осуществляет судоходство не только на Черном море и в связи с этим в океанских водах, но также и во всех международных портах на Дунае. Порт имеет свою вертолетную площадку и располагается довольно близко к аэропорту, а также имеет хорошее железнодорожное сообщение с Кишиневом и остальной частью страны, а также дорогу в Румынию. В то же время транспортная коммуникация в центр страны является вопросом очень проблематичным. Считается обязательным ремонт магистральной, связывающей Джурджулешты с Кишиневом.

Молдова полностью зависит от импорта топлива и электроэнергии. Хотя количество топлива, поставляемого через порт Джурджулешты, неуклонно растет, но по-прежнему представляет собой сравнительно небольшую часть объемов импортируемого топлива. Порт существенно не повлиял на укрепление национальной энергетической безопасности. Единственный реальный путь к независимости Республики Молдова от российского газа – участие страны в большом Черноморско-Каспийском газовом проекте.

“window to the world”. One particular factor that especially contributes to this, is its very advantageous location. Giurgiulești enables navigation not only on the Black Sea (and therefore also on oceanic waters), but also gives access to all the ports located on the international Danube river. The port has its own heliport and is located near an airport. Moreover, it has a good railway connection with Chisinau and the rest of the country, as well as a good road connection with Romania. However, road connection with the central area of the country is more problematic. Major repairs of the arterial road linking Giurgiulești with Chisinau are required. Moldova has only vestigial stocks of its own energy resources, which makes the country absolutely dependent on the import of natural gas, oil and electrical energy. In spite of the systematic growth of the amount of fossil fuels delivered through the Giurgiulești port, it is still a relatively small percentage of the total imported volume. So far the port hasn't significantly increased the energy security of the country. The only realistic solution to end the dependence of Moldova on Russian gas would be participation in a large-scale Black Sea-Caspian gas project.

Further in the article, the author considers whether Giurgiulești can come into competition with Ukrainian ports and whether Kiev, as a result, may take action aiming to “neutralize” the eventual threat of the Moldovan port. He also asks the question whether Ukrainian-Moldavian territorial disputes

В остальной части статьи автор задается вопросом: может ли Джурджулешты конкурировать с украинскими портами, и будет ли Киев в этой связи принимать меры для «нейтрализации» возможной угрозы со стороны порта Молдовы? Он также рассматривает вопрос о том, как молдавско-украинские территориальные споры могут повлиять на порт. По мнению автора, проблем потенциальной конкуренции в портах не существует в молдавско-румынских отношениях. К тому же сотрудничество с румынскими портами, принадлежащими ЕС, создаст большие возможности для развития Джурджулешты и привлечения инвесторов.

Строительство международного свободного порта в Джурджулешты оказалось одним из самых крупных и важных проектов в недолгой истории Республики Молдова. К сожалению, порт стал также инструментом для внутренних и международных политических интриг президента Воронина и его коммунистической команды, а строительство порта, вероятно, возможностью для мошенничества и так скромных молдавских государственных средств. Несмотря на это, порт в Джурджулешты и перспективы его развития предоставят Молдове шанс на относительную экономическую независимость.

might affect the situation of the port. According to the author, the problem of eventual competition between ports does not exist in Moldavian-Romanian relations. Moreover, cooperation with Romanian ports (belonging to the EU) could create bigger opportunities for development and help gain new investors for Giurgiulești.

The creation of the Giurgiulești International Free Port proved to be one of the largest and most important ventures in the short history of the Republic of Moldova. Unfortunately the port also turned into a tool for President Voronin and his communist circle to use in international and national political intrigues. It was also occasion for financial defraudation of already modest Moldovan public assets. In spite of this, the Giurgiulești port and the perspectives of its development have created a chance for Moldova to gain some form of economic independence.

