



Instrumente Structurale
2014-2020

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A TRANSPORTURILOR NAVALE



Cuprins

Acronime și abrevieri	7
Lista codurilor de țară	11
INTRODUCERE, VIZIUNE ȘI OBIECTIVELE STRATEGIEI.....	12
Capitolul I – SITUAȚIA ACTUALĂ A TRANSPORTULUI MARITIM, FLUVIAL ȘI A PORTURILOR DIN ROMÂNIA	15
I.1 Cadrul actual și contextul general.....	16
I.1.1 Contextul macroeconomic și structura comercială	16
I.1.2 Importanța sectorului de transport naval.....	19
I.1.3 Politici, strategii și elemente de planificare	26
I.2 Caracteristicile sectorului de transport naval	28
I.2.1 Transportul pe căile navigabile interioare (IWT / TCNI)	28
I.2.1.1 Regimul navigației pe Dunăre.....	29
I.2.1.2 Nivelurile apei și navigabilitatea.....	31
I.2.1.3 Lucrări de dragare și investiții în infrastructură.....	35
I.2.2 Sistemul portuar și intermodal	36
I.2.2.1 Complexul Portuar Constanța	36
I.2.2.2 Rețeaua porturilor situate pe sectorul Dunării maritime.....	38
I.2.2.3 Porturile situate pe canalele navigabile artificiale ale Mării Negre.....	39
I.2.2.4 Porturile situate pe sectorul Dunării fluviale	40
I.2.2.5 Facilități portuare locale.....	41
I.2.2.6 Proiecte și investiții în infrastructura portuară.....	41
I.2.3 Servicii pentru flotă, navigație și servicii de transport naval.....	44
I.2.3.1 Flota maritimă, înregistrare și operare.....	44
I.2.3.2 Flota de transport pe căile navigabile interioare.....	48
I.2.3.3 Logistica transportului de marfă pe apă.....	57
I.3 Performanța sectorului și stabilirea reperelor (benchmarking).....	58
I.3.1 Capacitatea și performanța flotei.....	59
I.3.2 Performanțele și eficiența porturilor.....	61
I.3.3 Transporturile și conectivitatea porturilor	66
I.3.4 Performanța infrastructurii și a logisticii	70
I.3.5 Performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea.....	71
I.4 Direcții strategice și recomandări	72
I.4.1 Analiza SWOT, analiza decalajelor și analiza impedimentelor	72
I.4.2 Orientări și direcții strategice	74
I.4.2.1 Dezvoltarea susținută a sectorului transportului naval.....	74

I.4.2.2	Servicii de transport naval eficiente și sensibile.....	75
I.4.2.3	Infrastructură de transport naval sustenabilă	75
I.4.2.4	O mai bună siguranță, securitate și sustenabilitate de mediu a transportului naval	75
I.4.2.5	Administrare eficientă și reducerea poverii administrative	75
CAPITOLUL II - MODUL DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE AL ADMINISTRAȚIILOR PORTUARE ȘI DE CĂI		
NAVIGABILE ȘI PROPUNERI DE ÎMBUNĂȚĂȚIRE PRIVIND CADRUL LEGAL ȘI INSTITUȚIONAL. EXEMPLE DE BUNĂ		
PRACTICĂ DIN CADRUL UE		
		76
II.1	Structura instituțională a transportului naval în România	77
II.1.1	MTI și entitățile asociate	77
II.1.1.1	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	77
II.1.1.2	Agențiile de execuție și reglementare	78
II.1.1.3	Companiile de managementul infrastructurii.....	79
II.1.2	Agenții transversale și entități guvernamentale	81
II.1.3	Agenția de Monitorizare și Evaluare a Performanței Întreprinderilor Publice (AMEPIP).....	82
II.1.4	Structuri regionale și internaționale	83
II.1.5	Asociații sectoriale și profesionale.....	83
II.2	Cadrul instituțional al transportului naval în România	85
II.2.1	Peisajul legislativ în sectorul transportului naval	85
II.2.1.1	Convenții și acorduri internaționale.....	85
II.2.1.2	Legislația UE	85
II.2.1.3	Legislația națională	86
II.2.1.4	Politica și cadrul legal pentru transportul naval în România.....	86
II.2.2	Cadrul tehnic de reglementare.....	110
II.2.2.1	Reglementările tehnice aplicabile administrațiilor maritime.....	110
II.2.2.2	Reglementările tehnice aplicabile administrațiilor TCNI.....	111
II.2.2.3	Reglementările tehnice aplicabile porturilor	111
II.2.3	Cadrul economic de reglementare.....	111
II.2.3.1	Concurența.....	111
II.2.3.2	Accesul la piață.....	112
II.2.3.3	Tarife și stabilirea prețurilor	113
II.2.3.4	Reguli privind ajutorul de stat.....	114
II.2.4	Regimul proprietății și al investițiilor în porturile și zonele portuare din România	115
II.2.4.1	Principii juridice generale.....	115
II.2.4.2	Opțiuni de contractare	116
II.3	Performanța instituțională a transportului naval în România	118
II.3.1	Prezentare generală a structurilor instituționale pentru transportul naval.....	118

II.3.1.1	Structurile instituționale din transportul naval.....	119
II.3.1.2	Modele de Structuri Portuare Instituționale și de Proprietate	122
II.3.2	Evaluarea performanței instituționale a transportului naval al României	124
II.3.2.1	Deficiențe funcționale și suprapuneri instituționale.....	124
II.3.2.2	Model Instituțional și de Guvernanță Neclar	128
II.3.2.3	Corporatizare și Comercializare Incompletă a Serviciilor	129
II.3.2.4	Lipsa de Coordonare și Partajare de Date	129
II.3.2.5	Procese Sub-Optime de Business și Organizaționale	129
II.3.3	Organizarea Industrială și de Clustering.....	130
II.3.3.1	Elemente generale privind clusterelor și clusteringul în transportul naval.....	130
II.3.3.2	Evaluarea potențialului de clustering în România.....	132
II.4.	Performanța în materie de Reglementare a Transportului Naval din România	132
II.4.1	Performanța în materie de Reglementări Tehnice	132
II.4.2	Performanța în materie de Reglementare Economică.....	138
II.4.2.1	Concurență.....	138
II.4.2.2	Accesul la piață.....	138
II.4.2.3	Regulamentul privind ajutorul de stat	139
II.4.2.4	Reglementarea prețurilor și a tarifelor	139
II.4.2.5	Reglementarea PPP și a concesiunilor	140
II.4.2.6	Monitorizarea și reglementarea performanței	141
CAPITOLUL III - ANALIZA PROIECTELOR DIN ROMÂNIA, FINALIZATE, ÎN IMPLEMENTARE ȘI ÎN PREGĂTIRE, PRECUM ȘI A PROIECTELOR DIN VECINĂTATEA ROMÂNIEI. MODUL DE UTILIZARE A FONDURILOR EUROPENE.. 142		
III.1	Context general	143
III.2	Modul de utilizare a fondurilor europene	152
III.2.1	Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013	152
III.2.2	Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.....	154
III.2.3	Programul Transport 2021-2027	159
CAPITOLUL IV - SCENARIILE DE PERSPECTIVĂ PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG 2027, 2035 ȘI 2050 ȘI REALIZAREA PROGNOZELOR AFERENTE DE CERERE DE TRANSPORT ȘI TRAFIC PENTRU TRANSPORTUL FLUVIAL ȘI PENTRU PORTURILE DIN ROMÂNIA		
IV.1	Date și statistici privind traficul în transportul naval și performanța transportului naval în România	163
IV.2.	Analiza traficului în porturile fluviale în perioada 2019 – 2022	176
IV.2.1.	Analiza traficului pe categorii de mărfuri.....	176
IV.2.2.	Originea și destinația mărfurilor	177
IV.2.2.1.	Cereale și alte produse agricole	177
IV.2.2.2.	Minerurile de fier	179

IV.2.2.3. Produsele de carieră și alte materiale de construcții	180
IV.2.2.4. Cărbunele	181
IV.2.2.5. Cocs și produse rafinate din petrol.....	182
IV.2.2.6. Produsele chimice	183
IV.2.2.7. Metalele și produsele din metal.....	184
IV.2.3 Analiza traficului pe zone și porturi.....	184
IV.2.3.1 Sectorul Baziaș – Cernavodă	184
IV.2.3.2 Brațele Dunării, între Călărași și Sulina	186
IV.2.3.3. Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari	188
IV.3 Previziuni trafic.....	189
IV.3.1 Ipoteze de prognoză	189
IV.3.2 Traficul previzionat	194
IV.3.2.1 Evoluția traficului pe categorii de mărfuri și pe porturi.....	194
IV.3.2.2 Previziuni volumul total de mărfuri per port.....	201
IV.3.3 Previziuni privind originea – destinația traficului.....	207
IV.3.3.1 Matricele origine – destinație pentru cereale	207
IV.3.3.2 Matricele Origine – Destinație pentru minereuri de fier.....	209
IV.3.3.3 Matricele Origine – Destinație pentru produse de carieră și alte materiale de construcții	209
IV.3.3.4 Matricele Origine – Destinație pentru cărbune.....	211
IV.3.3.5 Matricele Origine – Destinație pentru cocs și produse rafinate din petrol	211
IV.3.3.6 Matricele Origine – Destinație pentru produse chimice	212
IV.3.3.7 Matricele Origine – Destinație pentru metal și produse din metal	213
CAPITOLUL V - ANALIZA ECONOMICĂ ȘI PLANURILE DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ DIN ZONA DE INFLUENȚĂ A PORTURILOR. GHID DE PRIORITIZARE A INVESTIȚIILOR ÎN DOMENIUL NAVAL	215
V.1. ANALIZA PREVIZIUNILOR RAPORTATĂ LA CAPACITATEA PORTURILOR ȘI LA ARIA DESERVITĂ .	216
V.1.1. Criteriul de definire a ariei deservite	216
V.1.2. Sectorul Baziaș – Călărași	216
V.1.3. Brațele Dunării, între Călărași și Sulina	218
V.1.4. Canalele Dunării (Cernavodă – Marea Neagră).....	219
V.2. RECOMANDĂRI PRIVIND OPȚIUNILE DE INVESTIȚII LEGATE DE INFRASTRUCTURA PORTUARĂ	220
V.2.1. Sectorul Baziaș – Călărași	220
V.2.2. Brațele Dunării, între Călărași și Sulina	221
V.2.3. Canalele Dunării (Cernavodă – Marea Neagră).....	222
V.2.4. Investiții în căi navigabile	222

V.2.4.1. Dunărea navigabilă.....	222
V.2.4.2. Canale interioare.....	223
V.3 GHID DE DEZVOLTARE A PORTURILOR DIN ROMÂNIA.....	225
Introducere.....	225
V.3.1. PORTUL BAZIAȘ	227
V.3.2. PORTUL MOLDOVA VECHÉ	231
V.3.3. PORTUL DRENCOVA	235
V.3.4. PORTUL SVINIȚA	238
V.3.5. PORTUL TIȘOVIȚA	241
V.3.6. PORTUL DUBOVA.....	244
V.3.7. PORTUL ORȘOVA	247
V.3.8. PORT COMPLEXUL PORTUAR DROBETA-TURNU SEVERIN	251
V.3.9. PORTUL CETATE	256
V.3.10. PORTUL GRUIA	259
V.3.11. PORTUL CALAFAT	262
V.3.12. PORTUL RAST.....	267
V.3.13. PORTUL BECHET.....	270
V.3.14. PORTUL CORABIA	274
V.3.15. PORTUL TURNU MĂGURELE	278
V.3.16. PORTUL ZIMNICEA	283
V.3.17. PORTUL GIURGIU	287
V.3.18. PORTUL OLTENIȚA.....	292
V.3.19. PORTUL OSTROV - REGIE	296
V.3.20. PORT COMPLEXUL PORTUAR CĂLĂRAȘI	299
V.3.21. PORTUL CERNAVODĂ	304
V.3.22. PORTUL MEDGIDIA	308
V.3.23. PORTUL BASARABI (MURFATLAR)	312
V.3.24. PORTUL OVIDIU	316
V.3.25. PORTUL LUMINIȚA	320
V.3.26. PORTUL HÂRȘOVA	323
V.3.27. PORTUL MĂCIN.....	326
V.3.28. PORTUL MAHMUDIA	330
V.3.29. PORTUL ISACCEA.....	334
V.3.30. PORTUL TULCEA.....	338
V.3.31. PORTUL CHILIA VECHÉ.....	343
V.3.32. PORTUL SULINA	346

V.3.33. PORTUL BRĂILA	350
V.3.34. PORTUL GALAȚI	355
V.3.35. PORTUL CONSTANȚA	361
CAPITOLUL VI. ASPECTE ORIZONTALE PRIVIND INFRASTRUCTURA DURABILĂ, COMBUSTIBILII ALTERNATIVI ȘI DIGITALIZAREA. PERFORMANȚA ÎN RAPORT CU MEDIUL ȘI SUSTENABILITATEA	369
VI.1 Situația de mediu în industria transportului naval	370
VI.1.1 Schimbările climatice și sustenabilitatea mediului	370
VI.1.2 Performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea	383
VI.2 Situația digitalizării în industria transportului naval	386
CAPITOLUL VII. RECOMANDĂRI ȘI REZULTATE AȘTEPTATE	392
VII.1 Recomandări strategice și cadrul de implementare	393
VII.2 Recomandări pentru îmbunătățiri la nivel instituțional și de reglementare	399
VII.2.1 Un mandat clar	399
VII.2.2 Independență financiară, instituțională și în materie de reglementare	399
VII.2.3 Competență	399
VII.2.4 Transparență	400
VII.2.5 Deschidere	400
VII.3 Recomandări privind investițiile planificate	400
CAPITOLUL VIII. PLANUL DE ACȚIUNE	403
VIII.1. Obiectivul general	403
VIII.2. Obiective specifice	403
VIII.3. Direcții de acțiune	403
VIII.4. Planul de acțiune	404

Acronime și abrevieri

3SI	3 Seas Initiative (Inițiativa celor trei mări)
AAOPFR	Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari-Fluviali din România
ACN	Administrația Canalelor Navigabile
ACNB	Administrația Canalului Navigabil Bega
ACNB	Agenția de Dezvoltare Regională (România)
ADR	Acordul European privind Transportul Internațional al Mărfurilor Periculoase pe
ADN	Căile Navigabile Interioare
AFDJ	Administrația Fluvială a Dunării de Jos
AGN	Acordul European privind Căile Navigabile Interioare Majore de Importanță Internațională
AIR	Analiza impactului reglementărilor
AIS/AutoID	Sistem automat de identificare
ALO	Acorduri de lucru operaționale
AMP/PMA	Alternative Maritime Power/Putere maritimă alternativă
ANAR	Administrația Națională Apele Române
ANCONAV	Asociația Națională a Constructorilor de Nave
ANPM	Agenția Națională de Protecția Mediului
ANR	Autoritatea Navală Română
AP	Autoritate (Administrație) portuară
APDF	Administrația Porturilor Dunării Fluviale
APDM	Administrația Porturilor Dunării Maritime
APMC	Administrația Porturilor Maritime Constanța
ARILOG	Asociația Română de Logistică
ARSVOM	Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare
AtoN	Ajutoare de navigare
AZLB	Administrația Zonei Libere Brăila
AZLGI	Administrația Zonei Libere Galați
AZLGr	Administrația Zonei Libere Giurgiu
AZLS	Administrația Zonei Libere Sulina
BEI	Banca Europeană de Investiții
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
BIRD	Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (Banca Mondială)
CARG	Creșterea traficului de mărfuri
CC (RO)	Consiliul Concurenței din România
CCNR	Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin
CD/DC	Comisia Dunării/Danube Commission
CDMN/DBSC	Canalul Dunăre – Marea Neagră/Black Sea – Danube Channel
CE	Comisia Europeană
CEERIS	Sistemul Electronic de Raportare a Informațiilor pentru Europa Centrală și de Est
CERONAV	Centrul Român de Formare a Personalului Navigant
CESNI	Comitetul European pentru Standarde în Navigația Interioară
CEVNI	Codul European pentru Căile Navigabile Interioare
CJUE	Curtea de Justiție a Uniunii Europene
CN	Companii Naționale (în România)
CPBA	Constanta Port Business Association

CPPI	Container Port Productivity Index/Indicele de productivitate al containerelor în port
CPS	Cyber-Physical Systems/Sisteme cibernetice fizice
CNI	Căi navigabile interioare
CSC	Controlul statal de coastă
CSDN	Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (al României)
CSP	Contracte de servicii publice
DEA	Data Envelopment Analysis
DP	Domeniu prioritar (al EUSDR)
DTN	Diracția Transporturi Navale (a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii)
DWT	Capacitatea brută de încărcare
EA	Economia albastră
EBA	European Boating Association
EBU	European Barge Union (Uniunea Europeană a Barjelor)
ECA	Zonă de control al emisiilor
ECE/CEE	Europa Centrală și de Est/Central and Eastern Europe
EDINNA	Rețeaua educațională a școlilor de navigație pe căi interioare și a institutelor de formare
EFIP	Federația Europeană a Porturilor Interioare
EIA	Asociația Intermodală Europeană
EIM	Evaluarea impactului asupra mediului
ELA	Asociația Logistică Europeană
EMSA	Organizația Europeană de Siguranță Maritimă
ENC	Hărți electronice de navigație
ERSTU	Uniunea Europeană pentru Transporturi Fluviale și Maritime
ESPO	Organizația Porturilor Maritime din Europa
ES-QIN	Standard european de calificări în navigația interioară
ES-RIS	Standard european pentru servicii de informații pe fluviu
ES-TRIN	Standard european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară
Eur	Euro
EUSDR	Strategia UE pentru Regiunea Dunării
FIATA	Federația Internațională a Agenților de Expediții de Mărfuri
FIS	Servicii de informații privind șenalele navigabile
FMC	Comisia Maritimă Federală a SUA
FRMMP	Master Planul de Reabilitare și Intreținere a Șenalelor Navigabile
FSC	Controlul statului de pavilion
FSI	Implementarea statului de pavilion
GES/GHG	(Emisii de) Gaze cu efect de seră/Greenhouse Gas
GIRG	Indicatori globali ai guvernantei prin reglementare
GMDSS	Sistemul mondial de salvare și siguranță pe mare
GNL	Gaz natural lichefiat
GPL	Gaz petrolier lichefiat
GPS	Sistem global de poziționare (Global Positioning System)
GRT	Tone brute înregistrate
HG	Hotărâre de Guvern
IACS	Asociația Internațională a Societăților de Clasificare
IALA	Asociația Internațională a Autorităților de Faruri
IAPC	Asociația Internațională a Orașelor Porturi
IAPH	Asociația Internațională a Porturilor

ICPDR	Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea
ICZM	Management integrat al zonelor de coastă
IMDG	(Codul) maritim internațional al bunurilor periculoase
IMSO	Organizația Internațională a Sateliților Mobili
IOPC	Fondul internațional de despăgubiri pentru poluarea cu petrol
IPM	Indicele performanței de mediu
ISD	Investiții străine directe (în UE)
ISM	Codul internațional de managementul siguranței
ISPS	Codul internațional pentru securitatea navei și porturilor
ISRBC	Comisia Internațională a Bazinului Hidrografic al Râului Sava
ITF	Forumul Internațional pentru Transport (al OCDE)
ITF	Federația Internațională a Lucrătorilor în Transporturi
ITM	Inspectoratul Teritorial al Muncii
ITS	Intelligent Transport System/Sistem de Transport Inteligent
ÎS	Întreprindere de stat
KPI	Indicator principal de performanță
LGV/GVC	Lanțul global de valoare/Global Value Chain
LIM	Căi navigabile în metri
LNWL	Nivel scăzut al apei navigabile
LOA	Lungime totală
LPI/IPL	Logistics Performance Index/Indice de performanță logistică
LRIT	Urmărire și identificare pe distanțe lungi
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index/Indice de conectivitate în transportul cu nave de linie
MAAS	Mass-Autonomous Surface Ships/Nave Maritime de Suprafață Autonome
M&E	Monitorizare și evaluare
MARAD	Administrația Maritimă
MARPOL	Convenția Internațională pentru Prevenirea Poluării de la Nave
MAS	Sisteme maritime autonome
MBM	Măsuri bazate pe piață
MEAT	Ministerul Economiei, Mediului de Afaceri și Turismului
MEC	Ministerul Educației și Cercetării din România
MET	Educație și formare în domeniul maritim
MI	Memorandum de Înțelegere
MIE/CEF	Mecanismul pentru Interconectarea Europei/Connecting Europe Facility
MIS	Sistem informatic maritim
MLC	Convenția muncii în domeniul maritim
MN	Marea Neagră
MODU	Unități mobile de forare
MPI	Malmquist Productivity Index/Indicele de productivitate Malmquist
MPA	Zonă marină protejată
MPAS	Autoritatea Maritimă și Portuară din Singapore
MPGT/GTMP	Master Planul General de Transport/General Transport Master Plan
MSA	Administrația pentru Siguranță Maritimă
MSP	Planificare spațială maritimă
MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (România)
MTO	Operator de transport multimodal
NtS	Avize pentru navigatori (notices to skippers)
NVOCC	Transportator NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)

OCDE	Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
O/D	Origine/Destinație
OG	Ordonanță de Guvern
OIM	Organizația Internațională a Muncii
OMI	Organizația Maritimă Internațională
OR	Organizație recunoscută
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PAMNC	Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari (ramura Nord)
PAX	Pasager(i)
PCS	Sisteme de comunități portuare
PIANC	Asociația Mondială a Infrastructurii de Transport Naval
PIB/GDP	Produsul Intern Brut/Gross Domestic Product
PNRR/NRRP	Planul Național de Redresare și Reziliență/Recovery and Resilience National Plan
PPP	Parteneriat Public-Privat
PSC	Control statal în port
PSP	Participarea sectorului privat
PSSA	Zonă maritimă deosebit de sensibilă
QMS	Sisteme de managementul calității
QPI	Quality of Port Infrastructure (Calitatea infrastructurii portuare)
RA	Regie Autonomă
RADIONAV	Compania Națională de Radiocomunicații Navale (desființată în 2018)
RIA	Asociația Intermodală Română
RIS	Servicii de Informații Fluviale
ROPAX	Roll on Roll off și Pasageri
Ro RIS	RIS al României
RO-RO	Roll On / Roll Off
RU	Resurse umane
SA/HS	Sisteme armonizate
SAR (S&R)	Căutare și salvare
SATR	Servicii de asistență tehnică nerambursabile
SEA Europe	Asociația Europeană a Șantierelor Navale și Echipamentelor Maritime
SECA	Zonă de control a emisiilor de sulf
SOLAS	Convenția Internațională pentru Siguranța Vieții pe Mare
SPM	Sănătatea și protecția muncii
SSS	Transport maritim pe distanțe scurte
STCW	Standarde de atestare a formării și efectuare a serviciului de cart
SWOT	Puncte forte, puncte slabe, oportunități și amenințări
TCNI	Transportul pe căile navigabile interioare
TEN-T	Rețele de transport transeuropene
TEU	Unitate echivalentă pentru douăzeci de picioare
TFUE	Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
TIC	Tehnologia informației și telecomunicațiilor
TOR	Termeni de referință
TOS	Sisteme de operare la terminale
TSS	Scheme de separare a traficului
UAT	Unități administrativ-teritoriale (în România)
UE	Uniunea Europeană
UMBRA	Mississippi River Basin Association/Asociația Bazinului Hidrografic Mississippi

UMC	Universitatea Maritimă Constanța
UNCTAD	Conferința Națiunilor Unite privind Comerțul și Dezvoltarea
UNECE	Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa
USCG	Garda de Coastă a Statelor Unite
USD	US Dollar (Dolar SUA)
USER	Uniunea Societăților de Expediții din România
VAB/GVA	Valoare adăugată brută/Gross Value Added
VT(MI)S	Sisteme de monitorizare și informații pentru traficul de nave
WEF	World Economic Forum/Forumul Economic Mondial
WTI	World Trade Institute (Institutul Mondial de Comerț
WTO	World Trade Organization (Organizația Mondială a Comerțului

Lista codurilor de țară

A	Austria
BA	Bosnia și Herțegovina
BG	Bulgaria
D	Germania
HR	Croația
HU	Ungaria
MD	Republica Moldova
RO	România
RS	Serbia
SK	Slovacia
UA	Ucraina
SUA	Statele Unite ale Americii

*INTRODUCERE, VIZIUNE ȘI OBIECTIVELE
STRATEGIEI*

Documentele Uniunii Europene care definesc politica în domeniul transporturilor sunt *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului și Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport*. În Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă se stabilește că, până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval va fi în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE. Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate.

Astfel, plecând de la prevederile Uniunii Europene mai sus menționate se impune realizarea unui document național elaborat sub forma unei strategii de dezvoltare prin care să se identifice politica investițională și comercială, pe baza unui program integrat și dinamic clar care să stabilească direcțiile de dezvoltare a transportului maritim și pe căile navigabile interioare, a porturilor maritime și fluviale, în care să fie implicați toți factorii interesați - autorități publice centrale și locale, precum și sectorul privat, care poate prin activitatea sa să valorifice potențialul pe care România îl are în ceea ce privește domeniul transportului naval.

Conștient de rolul și importanța sectorului transportului naval și recunoscând necesitatea unui sistem de transport maritim și pe căile navigabile interioare, dedicat și integrat, MTI a decis să dezvolte o Strategia de Dezvoltare a Transporturilor Navale (SDTN), ca parte a Planului Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) aprobat de UE. Strategia are ca scop dezvoltarea transportului naval (maritim, pe căile navigabile interioare și în porturi) din România, în conformitate cu Strategia UE privind Mobilitatea Sustenabilă și Inteligentă pentru a susține dezvoltarea economică a României și a regiunii Dunării, având ca efect și creșterea numărului de locuri de muncă în zonă.

Având în vedere că ansamblul Port Constanța - Canal Dunăre-Marea Neagră - Dunăre - porturi fluviale constituie o alternativă viabilă de infrastructură de transport a României pe lângă infrastructura rutieră și feroviară și că transportul pe căile navigabile interioare (TCNI) are un rol important în realizarea proiectului Green Deal al Comisiei Europene prin posibilitatea de a-și crește substanțial cota intermodală, strategia propune modificări ale cadrului juridic și instituțional cu privire la modul de gestionare a infrastructurii de transport naval, în vederea integrării transportului naval cu alte moduri de transport, pregătirii planurilor de dezvoltare a porturilor intermodale, precum și pentru creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% între sfârșitul anului 2022 și sfârșitul anului 2026.

În același timp un impact major asupra transportului pe căile navigabile interioare vor avea digitalizarea și automatizarea care optimizează exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii și asigură gestionarea și monitorizarea infrastructurii și echipamentelor, eficientizând astfel procesul decizional în afaceri și în materie de politici de transport.

Direcțiile de dezvoltare pe căile navigabile interioare abordează următoarele aspecte:

1. ecologizarea flotei
2. adaptarea la schimbările climatice și surse alternative de energie, în linie cu Directiva 2014/94/UE
3. conexiunile intermodale

Strategia de dezvoltare a transporturilor navale include:

- a) analiza situației actuale a căilor navigabile românești (atât fluviale interioare, cât și maritime) și situația actuală a porturilor românești din punct de vedere al infrastructurii
- b) propuneri de modificare a cadrului legal și instituțional privind modul de gestionare a infrastructurii navale în raport cu obiectivele de integrare a transportului pe apă cu alte moduri de transport, de

elaborare a planurilor de dezvoltare a porturilor intermodale și de creștere a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în 2026 într-o manieră sustenabilă

c) analiza proiectelor finalizate, în implementare și în faza de pregătire din sectorul naval din România, precum și a proiectelor din vecinătatea României

d) analiza tendințelor și scenariilor viitoare pentru 2027, 2030, 2035 și 2050

Totodată, analiza atinge și aspecte legate de modul în care România poate îmbunătăți performanța de mediu a navelor și porturilor, ținând seama de cerințele de la nivelul UE, cum ar fi Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIR).

Pentru a promova navigabilitatea Dunării într-un mod durabil, este necesară o abordare care să combine infrastructura sustenabilă, combustibilii alternativi și digitalizarea, ținând seama în același timp de sensibilitatea Dunării, din punct de vedere al mediului.

În sinergie cu implementarea infrastructurii de combustibili alternativi, în linie cu Directiva 2014/94/UE, *Strategia de dezvoltare a transporturilor navale* include măsuri în direcția atingerii la nivel european a obiectivului ambițios de reducere a dependenței transporturilor de combustibilii fosili și a emisiilor generate de sectorul transporturilor, cu 90% până în 2050.

Astfel, Strategia de dezvoltare a transporturilor navale urmărește creșterea volumului de mărfuri transportate în mod mai sustenabil la nivel național/european, ținând seama de faptul că, în linie cu Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, una dintre etapele principale ale reorientării către moduri de transport mai sustenabile urmărește ca transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte să crească cu 50 % până în 2050, față de nivelul din anul 2015.

Totodată, strategia navală urmărește să prioritizeze investițiile dedicate porturilor, astfel încât acestea să fie specializate în funcție de tipul de mărfuri și fluxurile aferente precum și necesitatea îmbunătățirii condițiilor de navigație.

*Capitolul I – SITUAȚIA ACTUALĂ A
TRANSPORTULUI MARITIM, FLUVIAL și A
PORTURILOR DIN ROMÂNIA*

I.1 Cadrul actual și contextul general

I.1.1 Contextul macroeconomic și structura comercială

Cu o suprafață de 238.397 km² și o populație de aproape 19,5 milioane de locuitori, România este situată strategic la răscrucea principalelor rute comerciale dintre Europa de Sud-Est, Europa centrală și Asia centrală și este conectată direct la cea mai importantă cale navigabilă din Europa continentală – Coridorul Rin – Main – Dunăre (Fig. I. 1). La Sud-Est, România este mărginită de Marea Neagră cu o linie de coastă de 245 km lungime, se învecinează cu Ucraina la Nord și cu Bulgaria la Sud. Se învecinează cu Ungaria la Vest și cu Serbia la Sud-Vest. Secțiunea de 1.075 km a Dunării care aparține României creează o graniță naturală cu Serbia și Bulgaria pe malul drept al fluviului, și o graniță cu Moldova și Ucraina pe malul său stâng, înainte de a se vărsa în Marea Neagră.



Figura I.1. Axa navigabilă Rin – Main – Dunăre

În ultimele două decenii, economia României a făcut pași importanți, dublându-și producția și înregistrând progrese de tranziție semnificative. După perioada de tranziție marcată de scăderea producției din anii 1990, țara a cunoscut un boom semnificativ în deceniul premergător crizei financiare globale din 2008/2009, cu o creștere medie anuală de 7%. Aceasta a fost întreruptă de o recesiune abruptă în 2009 și 2010, dar economia a revenit la o creștere dinamică pozitivă de aproximativ 4,5% anual, cu vârfuri medii de 7% în 2017 și 2018. PIB-ul a scăzut din nou în 2020 din cauza impactului pandemiei, redresându-se puternic în 2021 și rămânând puternic în 2022, în ciuda impactului războiului asupra Ucrainei, a inflației și prețurilor ridicate la energie. Drept urmare, România a reușit să atingă rapid standardele de trai ale UE, de la un nivel scăzut de numai 57% din venitul mediu per capita în EU în 2012 la aproximativ 75% în prezent. În acest ritm, România poate reuși să atingă convergența deplină cu standardele de viață ale UE până la începutul sau mijlocul anilor 2030.



Figura I.2. Indicatorii economici ai României

O mare parte din succesul economiei României se poate explica prin contribuția ridicată la creșterea economică a următoarelor sectoare: industrie, comerț și servicii. Industria reprezintă 27% din valoarea adăugată brută, urmată de comerț și transport (17%), imobiliare și construcții (16%), TIC și servicii profesionale (14%)(Fig. I.2, stânga). Acest lucru se reflectă și în comerțul exterior al țării, unde produsele prelucrate reprezintă 80% din exporturile de mărfuri, industria serviciilor de transport și depozitare atingând cel mai mare volum de export din ultimii 5 ani. Această diversificare și sofisticare a coșului de export al țării a făcut ca România să fie a 19-a cea mai complexă economie în 2020, semnificativ peste multe alte țări similare din regiunea Mării Negre și a Mării Baltice (Fig. I.3).

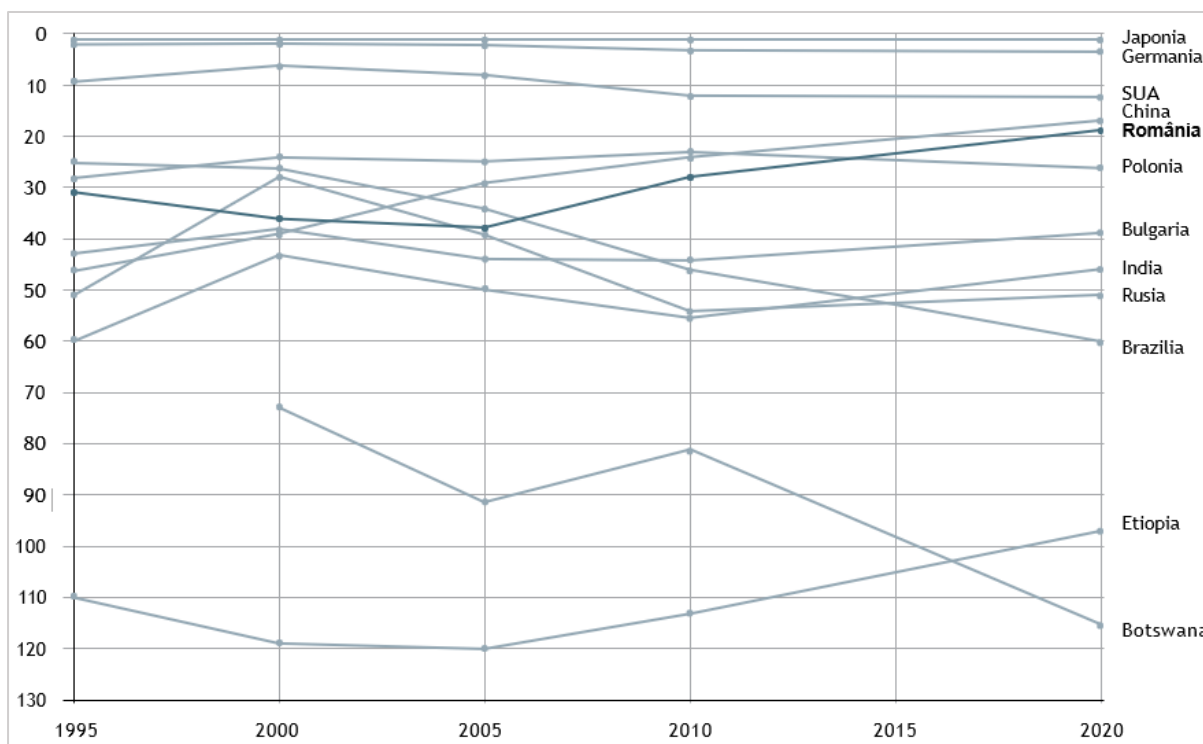


Figura I.3. Indicatorii economici ai României

Cu toate acestea, în ciuda progresului economic și industrial semnificativ, România se confruntă cu multe obstacole și provocări pentru creșterea comerțului și a productivității și pentru realizarea unei dezvoltări socio-economice sustenabile și cuprinzătoare:

- În ceea ce privește deschiderea comercială și integrarea în Lanțurile Globale de Valoare (GVC),

România are performanțe scăzute în comparație cu țările din regiune. Deschiderea comercială a României, măsurată ca raport dintre comerțul exterior și PIB, este cea mai scăzută din Europa Centrală și de Est (CEE), în timp ce indicele său de participare la GVC, măsurat ca pondere a exporturilor integrate în lanțurile valorice, este cu mult sub mediile UE și regionale.

- În ceea ce privește dezvoltarea socio-economică și regională, România prezintă disparități mari între regiuni, creând obstacole în calea creșterii economice, a competitivității și a incluziunii. În special, regiunea de Sud-Est, care este intersectată de Dunărea de Jos și de sistemul de transport pe căile navigabile interioare al acesteia, a suferit de-a lungul anilor din cauza creșterii economice reduse, a șomajului ridicat și a depopulării puternice. Problemele la nivel de țară ale României cu forța de muncă și lipsa acesteia, cu scăderea populației și migrația netă negativă sunt resimțite cel mai acut în regiunile defavorizate și rurale.
- Atât deficiențele comerciale, cât și disparitățile regionale sunt accentuate și mai mult de infrastructura de transport deficitară și de serviciile logistice ineficiente. În ciuda investițiilor semnificative finanțate de guvern și de UE, mai multe segmente ale sistemului de transport al României rămân într-o stare precară, după cum o demonstrează infrastructura îmbătrânită (Fig. I.4), conectivitatea slabă, lipsa intermodalității și un nivel scăzut al tehnologiilor digitale implementate și al tranziției către un sistem de transport nepoluant. În plus, conform indicatorilor globali privind performanța logistică, cum ar fi Indicele de performanță în logistică al Băncii Mondiale și indicele privind calitatea infrastructurii de transport al Forumului Economic Mondial (WEF), calitatea și eficiența serviciilor de logistică în România este, de asemenea, sub cea a altor țări comparabile și din regiune, în special în domenii precum infrastructură logistică, competență și capacitate și eficiența procedurilor. Rezultatul combinat este un obstacol pentru competitivitatea țării și pentru mediul de afaceri, care este și mai mult exacerbă de o serie de deficiențe instituționale și de guvernare.

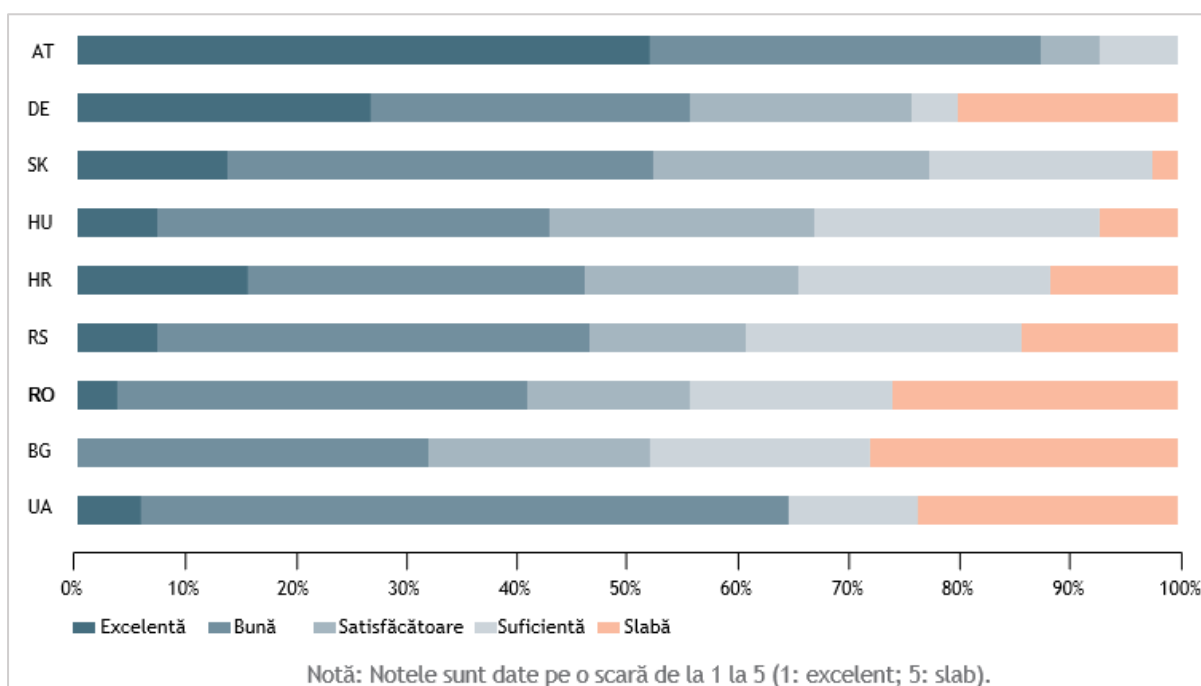


Figura I.4. Calitatea infrastructurii căilor navigabile din țările traversate de Dunăre în 2021 (Via Donau, 2022)

1.1.2 Importanța sectorului de transport naval

Seria menționată mai sus de succese și provocări macro-economice subliniază importanța transportului de mărfuri și a logisticii mărfurilor pentru dezvoltarea socio-economică, comercială și regională. În special, transportul naval joacă un rol cheie nu numai în dezvoltarea socio-economică și comercială generală a României și a regiunilor în care se află, ci și în ceea ce privește performanța și competitivitatea sectoarelor sale economice, a firmelor și afacerilor sale.

Dintr-o perspectivă macro-economică, sectorul transporturilor navale poate fi privit ca un catalizator major atât pentru economia națională a României, cât și pentru economia regională, prin care agregarea infrastructurii maritime, de căi navigabile interioare (CNI), porturi și a altor infrastructuri și servicii conexe generează beneficii socio-economice directe, cum ar fi creșterea veniturilor, crearea locurilor de muncă și dezvoltarea economică regională, precum și efecte multiplicatoare și de asociere intersectoriale indirecte. Alături de impactul său economic și social, sectorul transporturilor navale joacă un rol cheie în eficiența comercială și logistică a unei țări. Un sistem eficient de transport naval reduce costurile logistice și comerciale ale unei țări, promovează competitivitatea și integrarea și stimulează creșterea și extinderea afacerilor.

Transportul naval joacă, de asemenea, un rol central în performanța și competitivitatea sectoarelor economice, a firmelor și afacerilor. Nu este vorba doar de faptul că logistica transporturilor este o activitate intermediară în multe sectoare industriale și de servicii ale economiei, dar calitatea infrastructurii și a serviciilor de transport naval este un factor cheie pentru competitivitatea firmelor, pentru costurile comerciale, precum și pentru performanța și reziliența lanțului de aprovizionare. Sistemele eficiente de transport naval scad semnificativ costurile de transport, inventar, producție și comerț, în timp ce ineficiențele în transportul naval și logistică impun costuri și întârzieri excesive firmelor, întreprinderilor și lanțurilor de aprovizionare.

Pentru România, geografia economică și comercială a țării este marcată de o combinație de distanțe scurte și lungi până la piețele comerciale, precum și de hinterlanduri și forelanduri de tranzit extinse. Pentru a deservi atât piețele situate la distanțe scurte, cât și pe cele situate la distanțe lungi, România s-a bazat pe poziția sa geografică strategică și pe cadrul natural existent pentru a dezvolta și promova diverse infrastructuri și servicii de transport naval.

La Marea Neagră, principalul port Constanța, împreună cu zonele Midia și Mangalia, asigură acces direct la rutele maritime regionale și internaționale. Constanța este un complex portuar de mare adâncime, asigurând un pescaj de până la -19 m, cu o suprafață totală de 3.960 ha și o capacitate anuală de operare de 100 milioane de tone. Portul găzduiește unele dintre cele mai aglomerate terminale de marfă din regiune, inclusiv cel mai mare terminal de containere din Marea Neagră și cel mai mare terminal de export de cereale din UE.

Pe Dunărea de Jos, transportul pe căi navigabile interioare se desfășoară pe (și între) mai multe secțiuni, canale și brațe ale sectorului românesc al Dunării. Acestea includ sectorul fluvial principal (1.075 km, inclusiv sectorul maritim al canalului natural Sulina (73 km)), diverse brațe secundare (524 km) și câteva alte canale: canalul Dunăre – Marea Neagră (64,4 km), canalul Poarta Albă – Midia Năvodari (27,5 km) și canalul Bega (42,4 km).

Presărate de-a lungul canalelor și căilor navigabile ale României, peste 30 de porturi situate pe căile navigabile interioare asigură acostarea în siguranță atât a navelor, cât și a șlepurilor, oferind în același timp o gamă largă de servicii de manipulare și depozitare a mărfurilor și alte servicii logistice cu valoare adăugată (VAL). Dintre acestea, cele mai mari porturi fluvial-maritime sunt cele din Galați, Brăila și Tulcea, care au capacitatea de a primi nave maritime de până la 8.500 de tone (DWT) complet încărcate

(sau 25.000 tone (DWT) parțial încărcate), precum și nave fluviale și șlepuri mici. Cele trei porturi sunt hub-uri industriale și de transbordare majore pentru hinterland-urile pe care le deservește, precum și pentru foreland-urile lor mai largi, care se întind până la porturile Reni și Izmail din Ucraina și Giurgiulești din Moldova. În amonte de Brăila, transportul pe Dunăre se poate desfășura numai cu ajutorul navelor autopropulsate sau prin convoaie și șlepuri împinse care ating multe dintre porturile fluviale principale din: Giurgiu, Călărași, Drobeta Turnu-Severin, Calafat, Corabia, Bechet, Oltenița și Orșova, precum și alte câteva mici debarcadere și dane aflate de-a lungul Dunării. Există, de asemenea, câteva porturi fluviale de-a lungul Canalului Dunăre – Marea Neagră, care manipulează în mare parte mărfuri vrac, mărfuri generale și prestează servicii pentru pasageri.

Cu toate acestea, în ciuda diferitelor dotări ale sistemului de transport pe apă din România, doar o mică parte din mărfurile țării sunt transportate pe apă. Transportul rutier rămâne de departe modul preferat de transport de mărfuri în România, acoperind peste 67% din volumul total de mărfuri transportate, față de mai puțin de 20% pentru modurile de transport maritim și pe căile navigabile interioare, luate combinat. Cu toate acestea, exprimată în tone-km de marfă, ponderea transportului rutier scade la aproximativ 40%, ceva mai puțin decât ponderea combinată a sistemelor de transport pe apă. După acest indicator, România este țara din Uniunea Europeană (UE) cu cea mai mare pondere a transportului pe căi navigabile din transportul total de mărfuri.

Importanța sistemului de transport pe apă din România poate trece neobservată și din cauza lipsei unor statistici precise privind diviziunile modale ale comerțului exterior al țării, ca volum. Analizând punctele de Origine și Destinație (O/D) ale fluxurilor comerciale ale României, o mare parte din comerțul de mărfuri al țării se desfășoară în UE, unde exporturile către și importurile din țările UE reprezintă 75%, respectiv 76% din comerțul total de mărfuri. Având în vedere proximitatea principalilor parteneri comerciali ai României din UE, transportul pe apă reprezintă aproape 60% din comerțul de mărfuri România – UE ca valoare, din care peste o treime numai prin căile navigabile interioare. Cât despre restul de 25% din comerțul exterior de mărfuri al României, acesta este împărțit aproape în mod egal între țările vecine din afara UE, cum ar fi Ucraina, Serbia și Moldova, și parteneri comerciali îndepărtați precum China și SUA.

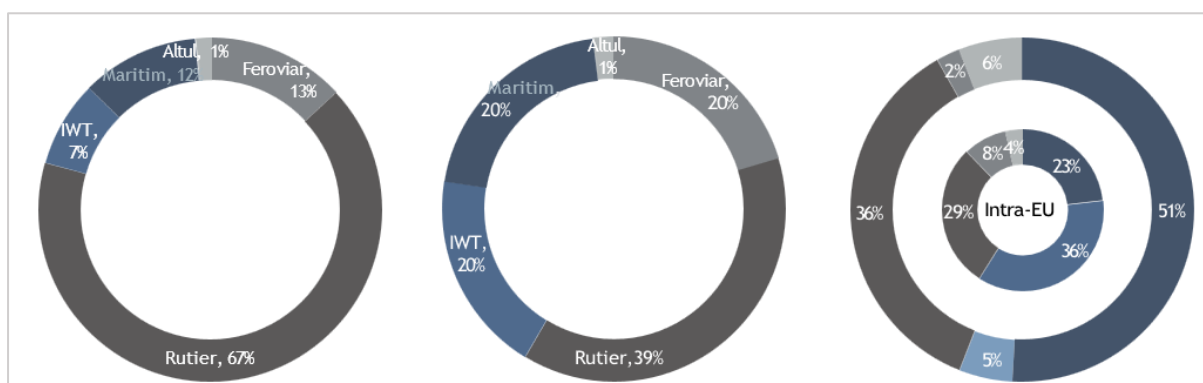


Figura I.5. Defalcarea modală a transportului de mărfuri din România.

Stânga: Defalcarea modală a transportului de mărfuri ca volum; Mijloc: Defalcarea modală a transportului de mărfuri ca tone-km; Dreapta: Diviziunile modale de comerț exterior ca valoare.

Cele de mai sus explică de ce doar 51% din comerțul exterior din afara UE este transportat pe mare și doar 3% prin căile navigabile interioare (Fig. I.5). Astfel, ponderea relativ mare a transportului rutier din fluxurile de comerț exterior ale României, fie în interiorul sau în afara UE, marchează o anomalie vizibilă, mai ales având în vedere situația favorabilă pentru transportul pe căile navigabile interioare și maritim, inclusiv avantajele referitoare la locație, cost și economie de scară ale modurilor de transport maritim și fluvial din România, în comparație cu legăturile rutiere lente și fragmentate ale țării cu

hinterland-ul și cu infrastructura și serviciile feroviare slabe.

Câteva concluzii sunt de remarcat:

1. Numărul întreprinderilor active care operează în sectorul transporturilor navale din România este în creștere, în principal datorită creșterii întreprinderilor mici și mijlocii.

Raportul dintre numărul de entități active în domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare și în transporturile maritime, este de aproximativ 3:1 în medie (Fig. I.6). În ceea ce privește companiile active în domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare, în ciuda tendinței de scădere (Fig. I.8), România avea în 2014 cel mai mare număr de astfel de întreprinderi dintre țările dunărene, în timp ce, în 2019, s-a clasat pe locul 7 în Europa atât pentru societățile care transportă mărfuri, cât și pasageri pe căile navigabile interioare. Apariția unor noi entități active în domeniul transporturilor pasagerilor pe căile navigabile interioare, care intră pe piață (Fig. I.8), a ridicat România de pe locul 15 (în anul 2016) pe locul 7 (în anul 2019) în Europa după numărul de companii de transport pasageri.

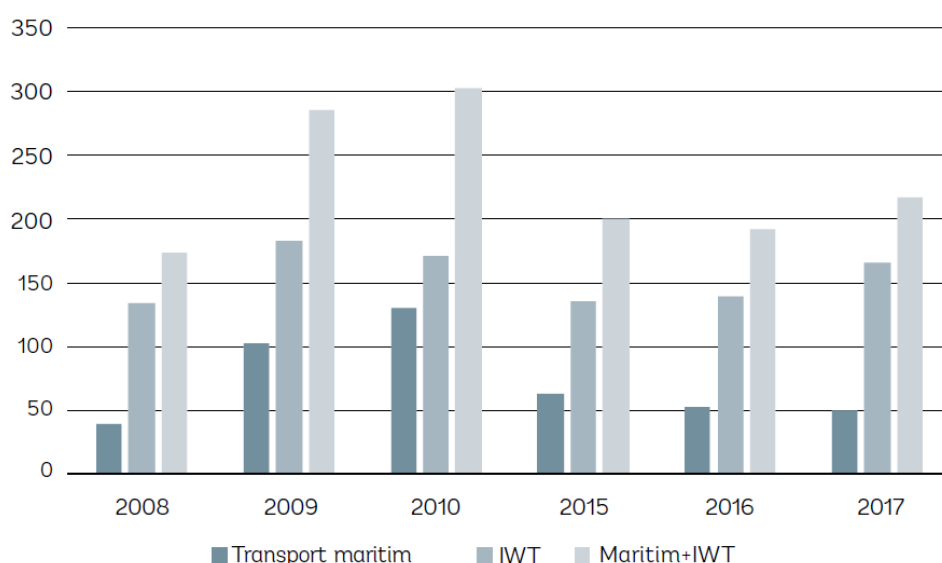


Figura I.6. Numărul de întreprinderi active care operează în sectorul transporturilor navale din România – Transport maritim vs. Transport fluvial. Sursa: INS

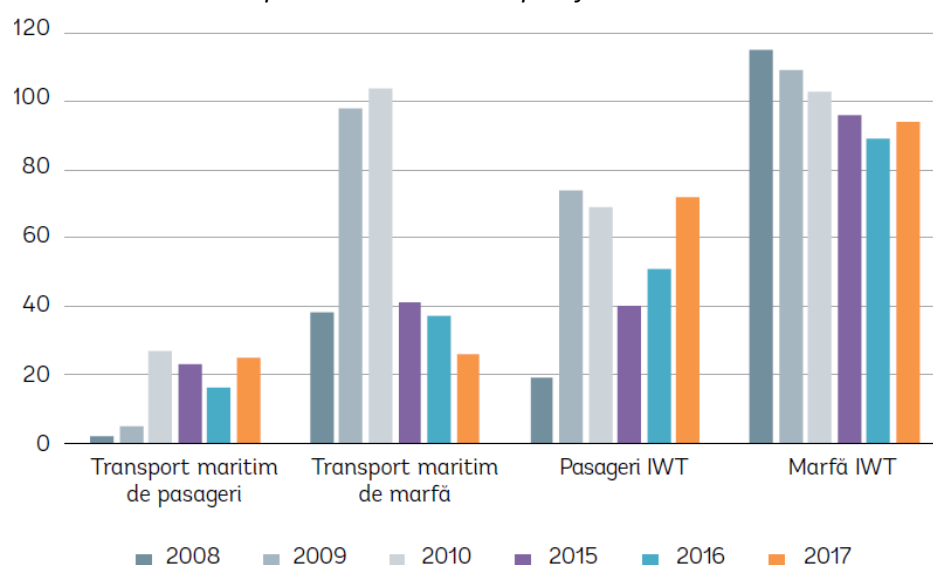


Figura I.7. Numărul de întreprinderi active care operează în sectorul transporturilor navale din România – Pasageri vs. Marfă și Maritim vs. Fluvial. Sursa: INS

2. Peste 56% dintre companiile din sectorul transporturilor navale operează în regiunea de Sud-Est a României.

Figura I.8. Numărul de companii care operează transporturi fluviale în România.

Sursa: Comisia Dunării

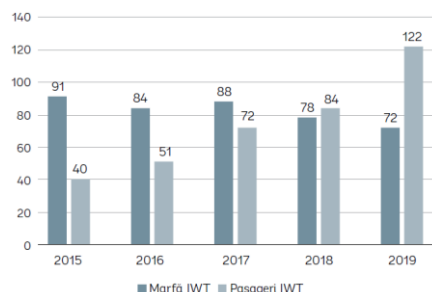
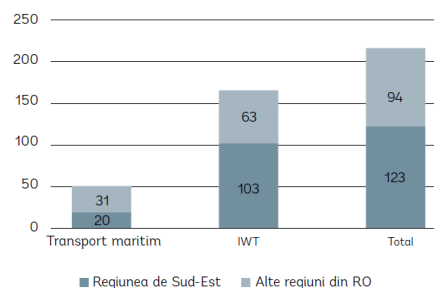


Figura I.9. transporturilor navale, care activează în regiunea de Sud-Est a României.

Sursa: INS



3. Numărul persoanelor angajate în companiile românești de transporturi fluviale este în scădere.

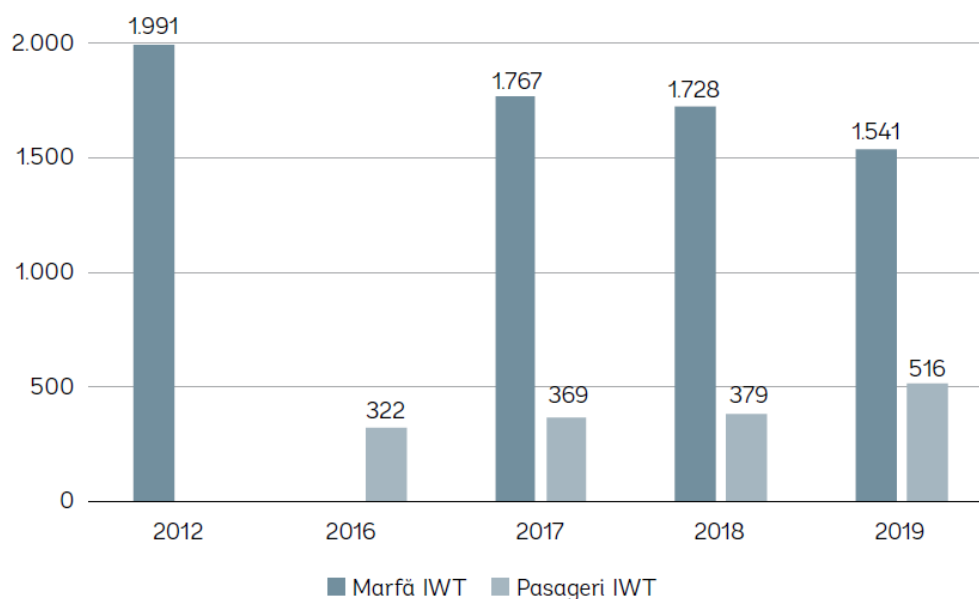


Figura I.10. Numărul de angajați în sectorul transporturilor fluviale din România.

Sursa: Comisia Dunării

4. Costul mediu de personal pe angajat în transportul pe căile navigabile interioare românesc este comparabil mai mare decât în alte sectoare ale economiei naționale.

Cu toate acestea, România se numără printre țările europene cu cele mai scăzute costuri medii anuale de personal pe angajat în sectorul transporturilor fluviale, din cauza unui nivel mai scăzut al salariilor și prețurilor în comparație cu Europa de Vest (România este ultima țară din Europa – înainte de Croația, Serbia și Bulgaria – cu costurile medii anuale de personal pe persoană activă în sectorul transporturilor fluviale de 10,9 k EUR în transportul de mărfuri, sau 9 k EUR în transportul de pasageri), iar globalizarea pieței muncii determină o scurgere a forței de muncă din țară.

5. Cifra de afaceri a companiilor românești în transportul fluvial de marfă este de 13 – 15 ori mai mare decât cea din transportul fluvial de pasageri.

Valorile cifrei de afaceri ale companiilor din regiunea Dunării sunt mai mici din două motive: (1) salariile mai mici în aceste țări care implică costuri totale mai scăzute – în special în domeniul transporturilor de pasageri, care necesită o forță de muncă destul de mare – ducând astfel la niveluri mai scăzute ale prețurilor și, prin urmare, la o cifră de afaceri mai mică; (2) activitate globală mai redusă a companiilor de transport de călători stabilite în regiunea Dunării, având în vedere că o parte considerabilă a croazierelor fluviale pe Dunăre este desfășurată de companii din Europa de Vest.

6. Raportul dintre transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare din România este la nivelul de cca. 62% până la 38% în medie.

Raportul dintre volumele de transport maritim și cele de transport fluvial, bazat pe debitul porturilor (Fig. I.12), a fost destul de stabil în perioada 2017 – 2021 (Fig. I.13), cu o medie de la 61,6% la 38,4%. Portul Constanța (inclusiv zona Midia) acoperă 93 – 96% din debitul total al porturilor maritime. În ceea ce privește transporturile pe căile navigabile interioare (Fig. I.14), portul Constanța este dominant cu o contribuție de 45% (aceasta se referă la marfa transportată de navele fluviale), porturile fluvio-maritime (Galați, Tulcea, Brăila, Isaccea, Sulina) contribuie cu 25%, în timp ce contribuția totală a porturilor fluviale este de 30%.

Figura I.11. Cifra netă de afaceri în sectorul transporturilor fluviale din România (Milioane EUR). Sursa: Comisia Dunării

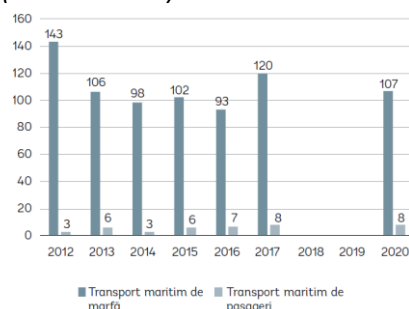


Figura I.12. Volumele de transport maritim și transport fluvial în România (Mt). Sursa: INS

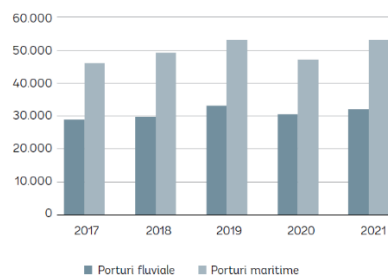


Figura I.13. Ponderea volumelor maritime și fluviale în România (%). Sursa: INS

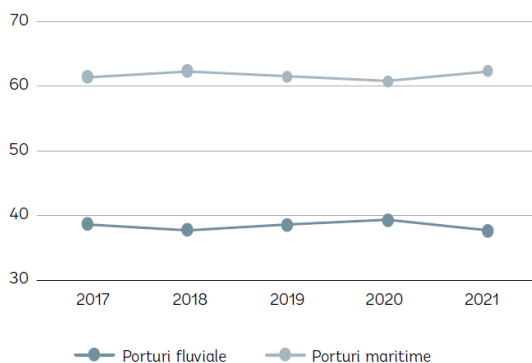
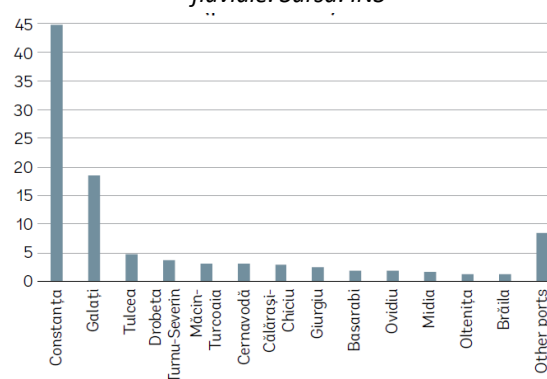


Figura I.14. Debitul referitor la transportul pe căile navigabile interioare al porturilor din România, pe baza volumelor de marfă (pondere în %). Notă: Pentru porturile maritime, datele se referă la marfa transportată de navele fluviale. Sursa: INS



7. Ponderea modală a transporturilor de marfă pe căile navigabile interioare din România este semnificativ mai mare decât media UE.

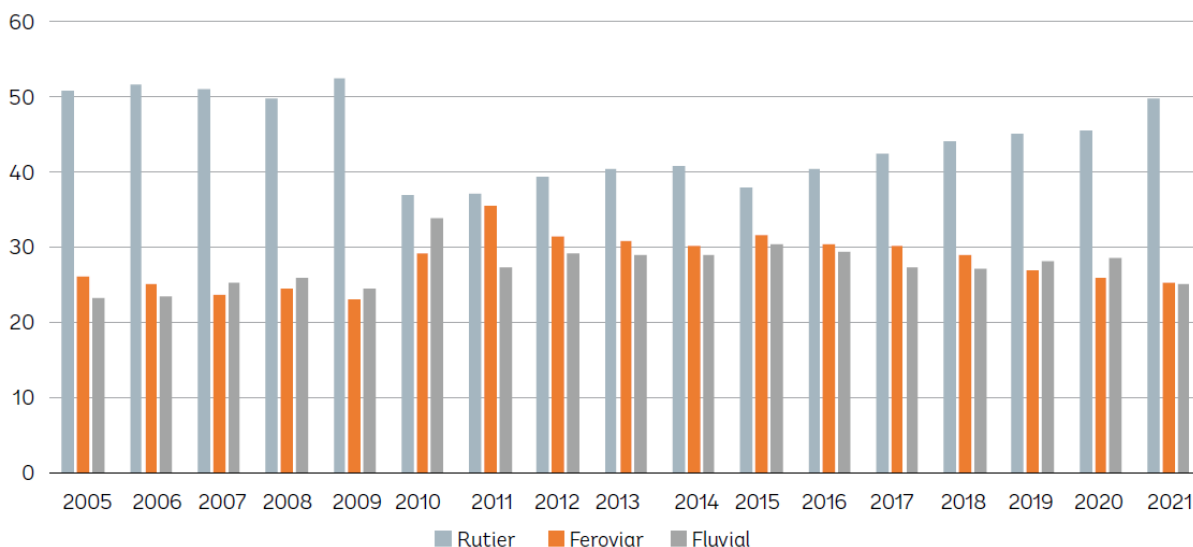


Figura I.15. Împărțirea modală în UE-27 pe baza performanței transporturilor (%), 2005 – 2021.

Sursa: Eurostat. Notă: În 2009, România a schimbat metoda de înregistrare a transporturilor pe căile navigabile interioare, deci datele din anul 2009 nu pot fi comparate cu datele din anii anteriori.

Tabelul I.1. Împărțirea modală a transportului fluvial de marfă în România, 2017 – 2021 (pe baza performanței de transport). Sursa: Eurostat

Anul	Pondere (%)		
	Rutier	Feroviar	Fluvial
2017	42.4	30.2	27.4
2018	44.0	28.9	27.1
2019	45.0	26.8	28.1
2020	45.5	25.8	28.6
2021	49.7	25.3	25.1

8. Volumele de marfă transportate fluvial de-a lungul celor două rute principale de navigație din România devin din ce în ce mai uniforme.

Transportul fluvial românesc se efectuează pe două rute principale, care leagă fluviul Dunărea de Marea Neagră – canalul natural Sulina din zona Deltei Dunării și canalele artificiale Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari, oferind o scurtătură către porturile maritime Constanța, Midia și Mangalia. Direcția principală a fluxurilor de marfă de-a lungul canalului Sulina este spre Marea Neagră, în timp ce transportul în amonte și în aval pe canalul Dunăre – Marea Neagră are cote echilibrate de 52%, respectiv 48%.

În urmă cu douăzeci de ani, raportul volumelor de marfă, transportate prin canalul Dunăre – Marea Neagră și prin canalul Sulina, era de 4:1 (în direcția amonte chiar 9:1). Cu toate acestea, din anul 2012, transportul fluvial pe canalul Sulina a crescut într-un ritm mai mare decât cel pe canalul Dunăre – Marea Neagră (cu o creștere deosebită în anul 2022), mărindu-și astfel ponderea de transport la 38% din total (atât în amonte, cât și în aval), și chiar 40% în cazul transportului în aval.

9. Transporturile de mărfuri pe căile navigabile interioare în România se bazează pe categorii tradiționale de piață – produse siderurgice, agricole/alimentare și chimice.

Principalele tipuri de mărfuri, conform clasificării NST 2007, sunt minereul de fier (cu o pondere medie de peste 45% în volumul total de transport), produsele agricole (30%), chimicalele și produsele chimice (7%), cocs și produse petroliere rafinate (5,2%), cărbune și țiței (4,8%) și metale de bază și produse din metal (4,5%), în timp ce alte tipuri de mărfuri au o pondere nesemnificativă, mai mică de 1% fiecare.

10. Volumul transportului internațional de mărfuri pe căile navigabile interioare în România este în creștere, cu un raport mediu export-import de 44% până la 56%.

Cele mai semnificative modificări ale volumelor de transport, în ordinea contribuției acestora la totalul transporturilor fluviale, au avut loc pentru produsele agricole (+44,0%), minereul de fier (+53,1%), produse chimice (+45,5%) și metale de bază și produse metalice (+34,5%).

11. Principalele tipuri de mărfuri exportate din România sunt:

produse chimice (30% din totalul exportului), minereul de fier (23%), cocs și produse petroliere rafinate (17%), cărbune și țiței (14%) și metale de bază și produse metalice (9%). **Serbia este principalul importator de mărfuri din România**, importând peste 50% din totalul exportului românesc și mai mult decât toate regiunile UE importatoare la un loc (în mare parte chimicale și produse chimice, minereul de fier, cărbune și țiței, cocs și produse petroliere rafinate).

12. Principalele mărfuri importate în România sunt:

produsele agricole (62% din importul total), minereul de fier (12%), metale și produse metalice (6,4%) și cărbune și țiței (5,5%). **Principalii exportatori de mărfuri către România** sunt Serbia cu pondere de 32 – 37% (produse agricole), Bulgaria (pondere 18 – 25%; produse agricole; minereul de fier), Ungaria (pondere 15 – 25%; produse agricole; cocs și produse petroliere rafinate), Ucraina (pondere 10 – 15%; minereul de fier; cărbune și țiței) și Austria (pondere 5 – 7%; metale și produse metalice fabricate; chimicale și produse chimice).

13. Jumătate din volumele totale de mărfuri transportate în România pe căile navigabile interioare se referă la transportul intern.

Dacă sunt calculate pe baza performanței transportului (în t-km), cotele relevă o distribuție oarecum diferită – 50% transport internațional, 27% transport național, 23% tranzit, ceea ce se traduce prin concluzia că transportul internațional și tranzitul se efectuează în general pe distanțe de transport mai mari decât transportul intern.

- 14. Transportul interregional românesc pe căile navigabile interioare este dominat de transportul de produse agricole și minereu de fier, iar principalul flux de marfă este din Sudul Munteniei și Sud-Vestul Olteniei către regiunea Sud-Est.**
- 15. Transportul intraregional românesc pe căile navigabile interioare este axat pe transportul de minereu de fier și produse agricole, o mare parte a acestuia fiind efectuat în regiunea de Sud- Est.**
- 16. Transportul fluvial de containere în România este destul de scăzut, dar există loc pentru dezvoltarea lui în viitor.**

Exploatarea containerelor în țară este relevantă doar la nivelul transportului maritim (în 2019, cca. 665 k TEU în portul Constanța), în timp ce este neglijabilă la nivelul transporturilor fluviale (în anul 2019, puțin peste 1,8 k TEU în portul Constanța și zona sa Basarabi). În perioada 2017 – 2021, transportul național de containere practic nu a existat (cu excepția unei cantități minore în 2019) până în 2021, când s-a înregistrat un volum cu o pondere notabilă de 29,1%. Într-adevăr, un număr foarte mic de containere sunt în prezent transportate pe Dunăre și sunt în mare parte goale. Cu toate acestea, pe Dunăre există capacitate liberă disponibilă pentru dezvoltarea transportului de containere (cu portul Constanța ca principal motor al acestei dezvoltări) și conexiuni existente cu regiuni industriale puternice din sud-estul Europei, cu condiția ca provocările actuale (lipsa infrastructurii adecvate de manipulare a containerelor în porturi, nevoia ca navele să fie adaptate pentru a naviga în perioadele de apă scăzută, obstacole administrative și politice, timpi lungi de tranzit ai containerelor, lipsa de informații în rândul expeditorilor cu privire la transportul containerelor de navigație interioară) să fie depășite. (CCNR, 2023).

- 17. Peste două treimi din volumul total de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare sunt manipulate în trei porturi din România.**

Volumul de marfă (transportat de nave fluviale), manipulat în portul Constanța, reprezintă 45% din debitul total al tuturor porturilor românești (în tone). A doua și a treia contribuție ca mărime, după portul Constanța, sunt asociate cu porturile fluviu-maritime Galați și Tulcea (18,5%, respectiv 4,7%). Încă trei porturi au cote de peste 3% (fiecare) – Drobeta Turnu-Severin, Cernavodă și Măcin-Turcoaia, în timp ce altele au o contribuție sub 3% fiecare (Tabelele IV.6 și IV.7).

- 18. Transportul pe căile navigabile interioare de pasageri în România este scăzut, concentrat pe zona Deltei Dunării și caracterizat printr-o mare sezonabilitate.**

1.1.3 Politici, strategii și elemente de planificare

O analiză și o evaluare detaliată a strategiilor cheie, politicilor și elementelor de planificare a fost realizată, în Tabelul 1.2 fiind prezentată starea actuală a principalelor strategii și politici oficiale relevante pentru sectorul transporturilor navale din România.

Tabel 1.2. Tabel sinoptic al politicilor și strategiilor relevante pentru sectorul transporturilor navale din România

Tip / Nivel	Național	UE	Dunăre	Marea Neagră
Strategia de transport pe apă și Cadrele de politici				
Strategia integrată de transport naval	Nu	Parțial	Nu	Nu
Strategie sub-sector (căi navigabile interioare, transport naval, construire nave, MET, etc.)	Nu	Parțial	Parțial	Parțial
Strategie portuară integrată	Nu	Nu	N/A	N/A
Planuri generale dezvoltare port	Nu	N/A	N/A	N/A
Planuri generale și strategii de transport și servicii logistice				
Plan național general de transport	Da	Parțial	N/A	N/A
Strategie națională de transport intermodal	Da	Parțial	N/A	N/A
Strategie pentru sisteme de transport inteligente	Da	Parțial	Nu	Nu
Strategie logistică și dezvoltare	Nu	Nu	Nu	Nu
Planuri transport regional	Nu	Da	Nu	Nu
Economia albastră și elementele de mediu				
Strategie pentru economia albastră	Nu	Parțial	Nu	Nu
Planificare spațială maritimă	Nu	Da	Nu	Parțial
Schimbări climatice asociate cu căile navigabile	Nu	Parțial	Nu	Nu
Poluarea maritimă și pe căile navigabile	Parțial	Da	Parțial	Parțial
Decarbonizarea transporturilor navale și a porturilor	Nu	Parțial	Nu	Nu
Strategii orizontale / transversale pe mai multe sectoare				
Cadrul politicilor de dezvoltare	Nu	Parțial	N/A	N/A
Strategie de dezvoltare industrială	Nu	Parțial	N/A	N/A
Strategie de dezvoltare spațială / regională	Nu	N/A	Nu	Parțial
Cadrul politicilor privind concurența	Da	Da	Parțial	N/A
Cadrul PPP-urilor și concesionarilor	Da	Da	N/A	N/A

Sectorul transportului naval are deja mai multe fațete, cu mai multe subsectoare și diverse componente de infrastructură și servicii; dar sectorul prezintă interes semnificativ și pentru alte moduri și alte componente de transport, precum și pentru diverse sectoare ale economiei. Principalul neajuns vizibil al abordării actuale pentru formularea și implementarea strategiei de transport naval în România este lipsa de coordonare și a legăturilor (conexiunilor) între strategiile și planurile de acțiune intra-sectoriale, precum și între acestea din urmă și strategiile și obiectivele inter-sectoriale relevante. Pentru cele dintâi, sunt necesare sincronizarea și coordonarea între planurile și obiectivele strategice ale diferitelor componente sectoriale: transport maritim, transport pe căile navigabile interioare, flotă, navigație, porturi și canale navigabile, etc. Pentru cele din urmă, este necesară coordonarea și integrarea între strategiile și planurile privind sectorul transportului naval și cele ale sectoarelor conexe precum: comerțul, activități logistice, economia albastră, dezvoltarea regională, strategia energetică și industrială, managementul mediului și al resurselor de apă, turismul, concurența, implicarea sectorului privat și chiar transportul intermodal și planificarea urbană.

În alte părți, strategiile și măsurile stabilite prin politici oficiale pot fi găsite în programele regionale externe, în special cele dezvoltate de UE, precum și cele inițiate de Comisia Dunării, de structurile relevante din regiunea Mării Negre și CEE și de agențiile internaționale competente, cum ar fi IMO și UNECE. Deși aceste reglementări externe sunt necesare pentru a asigura un sistem armonizat și integrat de transport naval transfrontalier, ele nu se integrează sau nu se aliniază neapărat cu obiectivele specifice sectorului și/sau prioritățile economice generale ale țării.

I.2 Caracteristicile sectorului de transport naval

Transportul naval constă din trei sisteme sau componente: o componentă de mod (mare sau maritim, fluvial sau căi navigabile interioare, precum și combinații multimodale de interfață între aceste moduri de transport naval sau între acestea și transportul pe uscat), o componentă nod (porturi maritime, porturi fluviale, precum și porturi multimodale/intermodale de intersecție și terminale de marfă) și o componentă de servicii care leagă modurile și nodurile de transport nava, oferă servicii diversilor utilizatori din acest sector și facilitează tranzacțiile fizice și non-fizice între agenții de transport și părțile interesate.

I.2.1 Transportul pe căile navigabile interioare (IWT / TCNI)

Transportul pe Căile Navigabile Interioare (IWT / TCNI) din România este efectuat aproape în întregime pe tronsonul românesc al Dunării și pe canalele navigabile conectate la aceasta. Din punct de vedere spațial, sistemul de căi navigabile al Dunării pe sectorul românesc poate fi împărțit în 3 secțiuni: sectorul fluvial, Delta Dunării și sectorul fluvial-maritim și sectorul Canalului Dunăre – Marea Neagră împreună cu brațele sale navigabile (Fig. I.16).

- Prima secțiune reprezintă segmentul fluvial și acoperă o porțiune de 905 km de Dunăre, de la portul Brăila până la granița dintre România și Serbia.
- A doua secțiune, numită și Dunărea Maritimă deoarece oferă acces navelor maritime internaționale (numite și nave maritime sau fluvio-maritime) cu pescaj și tonaj echivalente, se întinde între km 175 și Hm 100 (Bara Sulina, la intersecția brațului Sulina cu Marea Neagră). Este reprezentată de fluviul Dunărea care se varsă prin Delta Dunării în Marea Neagră prin trei brațe naturale: Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe. Canalul Sulina are o lungime de 73 km.
- A treia secțiune este reprezentată de sistemul de canale artificiale navigabile și ecluze care leagă fluviul Dunărea la Cernavodă de Marea Neagră la Constanța. Include canalul principal Dunăre – Marea Neagră, o porțiune de 64,4 km lungime și 5,5 m pescaj până la portul Constanța, și brațul de nord Poarta Albă – Midia Năvodari, un canal de 27,5 km lungime și 3,8 m pescaj care leagă canalul principal Dunăre – Marea Neagră de la Poarta Albă spre zona Midia a portului Constanța la Marea Neagră și portul fluvial Luminița de pe lacul Tașaul.

Rețeaua de căi navigabile interioare a României este completată de canalul Bega. Calea navigabilă Bega are o lungime de 118,3 km, incluzând o secțiune de 45,5 km de-a lungul cursului reglementat al râului Bega, și un canal cu lungimea de 72,8 km, din care 42,4 km se află pe teritoriul României. Canalul face legătura între Timișoara și orașul sârb Titel, unde se unește cu sistemul de navigație Tisa – Dunăre, fiind astfel conectat la coridorul IWT Rin – Main – Dunăre. Navigația pe râul Bega este posibilă până la Sânmihaiu Român.

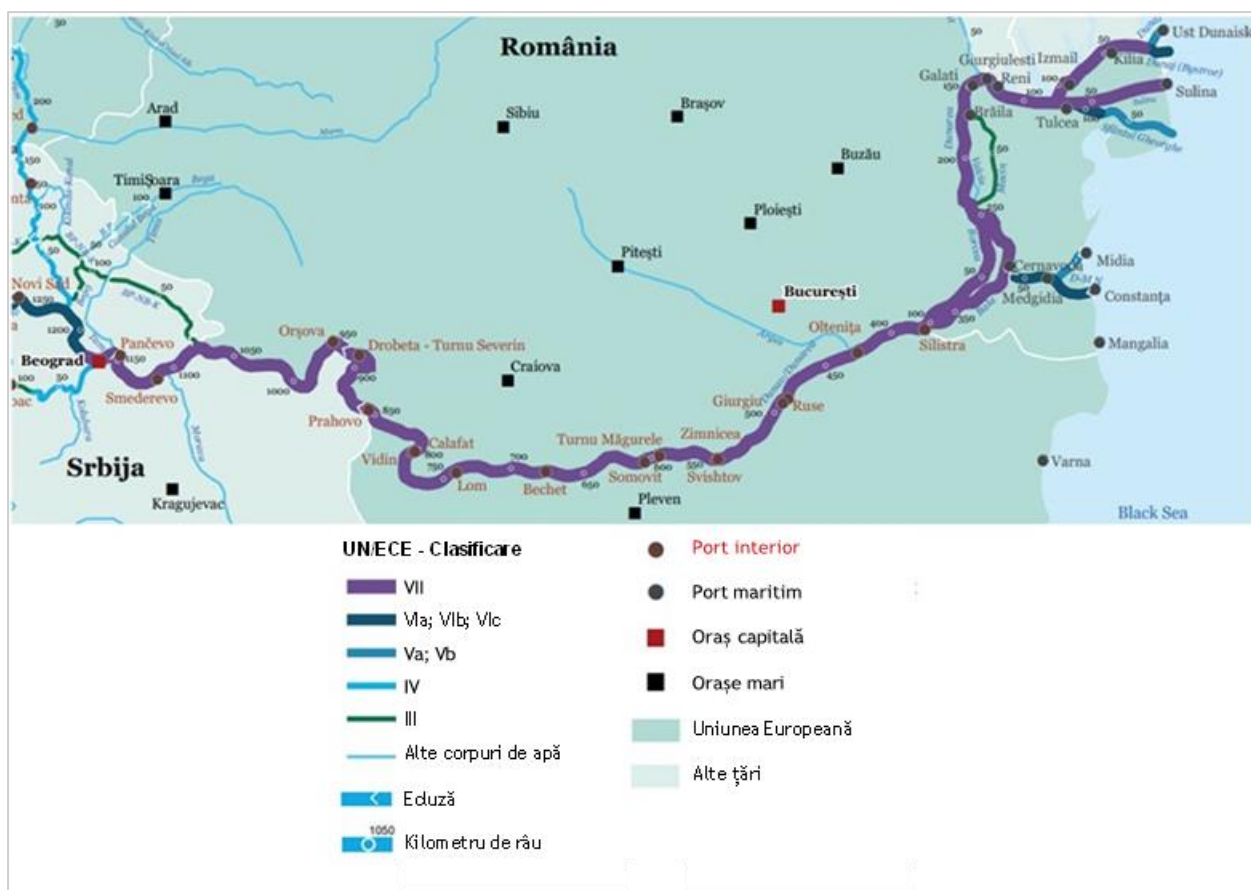


Figura I.16. Secțiunile de căi navigabile interioare și sistemul porturilor principale de pe sectorul românesc al Dunării (Via Donau, 2019)

I.2.1.1 Regimul navigației pe Dunăre

Principalul traseu al Dunării între Ulm (Germania) și Marea Neagră prin brațul Sulina este o cale navigabilă internațională guvernată de Convenția privind Regimul Navigației pe Dunăre (Convenția de la Belgrad) a cărei implementare este coordonată și monitorizată de Comisia Dunării, organizație internațională cu sediul la Budapesta. Obiectivul principal al Convenției este protejerea libertății de navigație pe Dunăre pentru toate statele. Pentru a face acest lucru, țările riverane trebuie să-și întrețină propriile sectoare ale Dunării pentru a asigura condiții de navigabilitate sigure pentru barje (șleपुरi) și nave fluviale, precum și pentru navele maritime (fluvio-maritime) în zona deschisă acestora (sectorul maritim al Dunării sau Dunărea maritimă).

Potrivit acordului încheiat între guvernele României și Bulgariei în 1955, responsabilitatea pentru întreținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării este împărțită în așa fel încât sectorul de la km 845,5 până la km 610 este întreținut de România, iar sectorul dintre km 610 și km 375, de Bulgaria.

În România, întreținerea șenalului navigabil cade în responsabilitatea Regiei Autonome Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ). Canalul Dunăre – Marea Neagră este doar al României și întreținerea acestuia nu intră sub jurisdicția Convenției de la Belgrad sau a Comisiei Dunării. Navigația prin acest canal este permisă contra cost (taxe de traversare stabilite de Administrația Canalelor Navigabile (ACN), își desfășoară activitatea în subordinea MTI.

Pe secțiunile fluviale ale Dunării nu există adâncimi minime garantate ale șenalului navigabil la nivelul scăzut al apei căii navigabile (LNWL). Pe baza Convenției de la Belgrad, Comisia Dunării a recomandat un pescaj minim de 2,5 m al șenalului navigabil (1988), revenind la 2,5 m pescaj pe tronsoane cu curgere liberă (2013) și o lățime minimă a șenalului navigabil între 100 m și 180 m, în funcție de specificul fiecărui sector navigabil. Parametrii recomandați pentru Dunăre sunt în conformitate cu Acordul European privind Căile Navigabile Interioare Majore de Importanță Internațională (AGN) care recomandă menținerea unui pescaj minim de 2,5 m pentru cel puțin 240 de zile pe an (în medie) (UNECE, 2010).

Nivelurile de pescaj recomandate pentru navigație determină clasa, capacitatea și configurația convoaielor de barje (șlepuri). Pe sectorul Dunării de Jos, de la Belgrad până la Delta Dunării, această secțiune navigabilă este clasificată ca fiind clasa VII, cea mai înaltă clasă din clasificarea UNECE, permițând convoaie de barje (șlepuri) de până la 9 unități cu o încărcătură totală de 13.000 până la 26.000 de tone, în funcție de nivelul apei (Tabelul I.3).

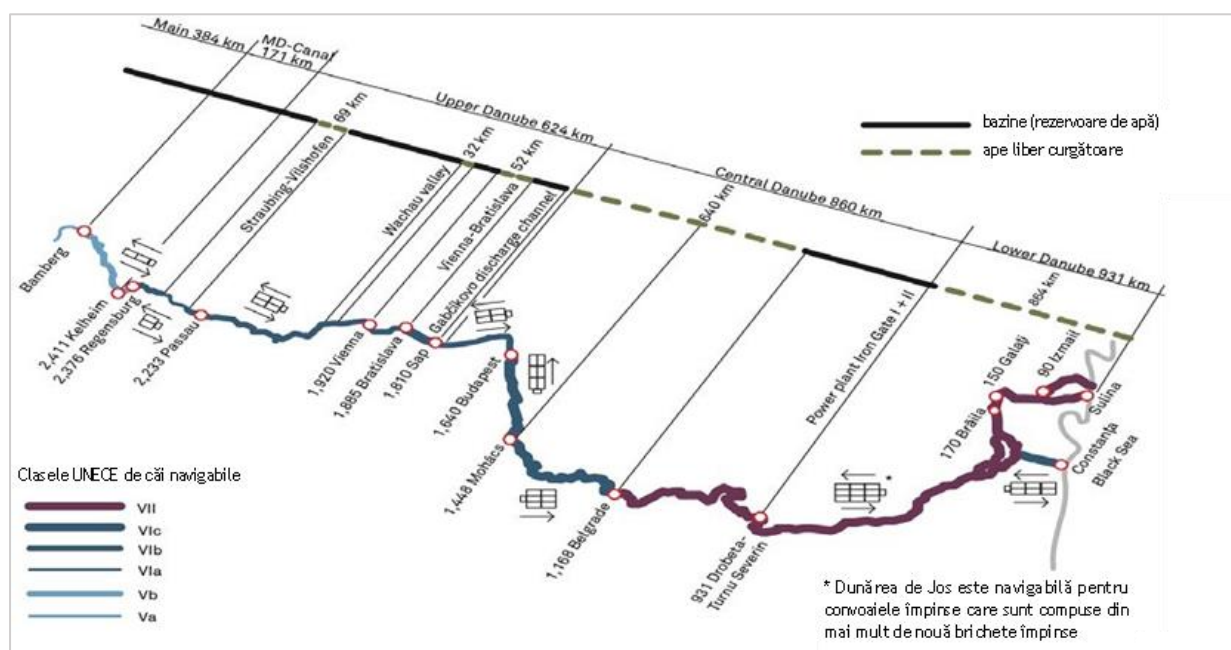


Figura I.17. Standardele UNECE pentru dimensiunile convoaielor pe clase de căi navigabile pe Dunăre

Pe Dunărea Maritimă, conform recomandărilor Comisiei Dunării, AFDJ va asigura o adâncime minimă de navigație de 7,32 m (adică 24 de picioare), pentru utilizare de către navele maritime sau fluvio-maritime de până la 35.000 dwt, 180 m lungime (sau 225 m, cu aprobare prealabilă) și 40 m lățime.

Tabelul I.3. Capacitatea tipică de transport per configurație de convoi de barje

Pescaj (m)	Șlep tone	Capacitate transport per	
		Convoi 3x3	Convoi 3x2
4,5	2.880	25.920	17.280
4	2.560	23.040	15.360
3,5	2.240	20.160	13.440
3	1.920	17.280	11.520
2,5	1.600	14.400	9.600
2,3	1.472	13.248	8.832

Pe canalul principal Dunăre – Marea Neagră (DBSC / CDMN), navigația este posibilă pentru convoaie împinse de până la configurația cu 6 barje (șleपुरi) (6 x 3.000 = 18.000 tone) cu o dimensiune maximă de 296 x 22,8 x 3,8 m (Fig. I.17) și pentru nave fluviale-maritime autopropulsate de până la 5.000 tone (DWT) cu o lungime totală LOA de 138,3 m, o lățime de 16,8 m și un pescaj de 5,5 m. Pe brațul nordic Poarta Albă – Midia Năvodari (PAMNC), doar convoaiele împinse cu o capacitate de până la 3.000 de tone pot traversa această secțiune.

I.2.1.2 Nivelurile apei și navigabilitatea

În ultimele două-trei decenii, a existat o îngrijorare tot mai mare cu privire la perioadele mai lungi și/sau mai frecvente de debit și niveluri scăzute ale apei în Dunăre, ceea ce împiedică operațiunile de navigare pe căile interioare și traficul pe diferite secțiuni ale fluviului. Conform Cărții Albastre (UNECE, 2017), blocajele strategice din România sunt asociate cu adâncimi scăzute ale șenalului navigabil în timpul anotimpurilor secetoase, adică adâncimi ale șenalului navigabil sub valorile recomandate de Comisia Dunării – 2,50 m la mai multe secțiuni critice de-a lungul Dunării Fluviale (km 845,5 – km 175) sau 7,32 m în mai multe puncte critice de-a lungul Dunării Maritime (de la km 175 până la gura canalului Sulina spre Marea Neagră), după cum se arată în Tabelul I.3.

În prezent, există 30 de puncte critice pe sectorul românesc al Dunării gestionate de AFDJ (adică, excluzând sectorul de la km 610 la km 375, aflat în responsabilitatea Bulgariei), dintre care 7 sunt situate între Salcia (km 823) și Calnovăț (km 611), 12 sunt răspândite pe sectorul dintre Turcescu (km 345) și Giurgeni-Vadu Oii (km 242), în timp ce 11 aparțin Dunării Maritime – la sectorul de la Galați (km 155) până la brațul Sulina.

Tabelul I.3. Durata adâncimii limitate a șenalului.

Notă: Navigația pe sectorul km 346 - km 240 este deviată prin brațul Bala - Borcea când adâncimile la Cernavodă sunt de 1,50 m, cu trend descrescător

Tronson Dunăre	Sector critic	Adâncime (m)	Durăță (zile/an)
Fluvial	km 845.5 - km 610	1,90-2,50	12-46
	km 610 - km 375	1,60-2,00	20-40
	km 375 - km 300	1,40-2,50	61-126
	km 300 - km 175	2,00-2,50	5-32
Maritim	Mm 73, 57, 47, 41, 37, și brațul Sulina	7,01	2-16

Datele și statisticile privind apariția/durata nivelurilor apei Dunării sub LNWL, observate la 11 stații hidrometrice românești atât pe Dunărea Fluvială, cât și pe cea Maritimă, sunt prezentate în Figura I.8, pentru perioada 2015-2020. Cu excepția anului 2003 extrem de secetos (vezi Figurile I.18 – I.20), numărul acestor zile nu a depășit 100 de zile la niciuna dintre stațiile de măsurare. În ultimii ani, condițiile hidrologice slabe (în 2015, 2018 și 2019) au dus la 50 – 80 de astfel de zile în majoritatea locațiilor (Fig. I.21), cu excepția sectorului Călărași, unde acest număr a fost mai mare, între 80 și 100 de zile (Fig. I.21).

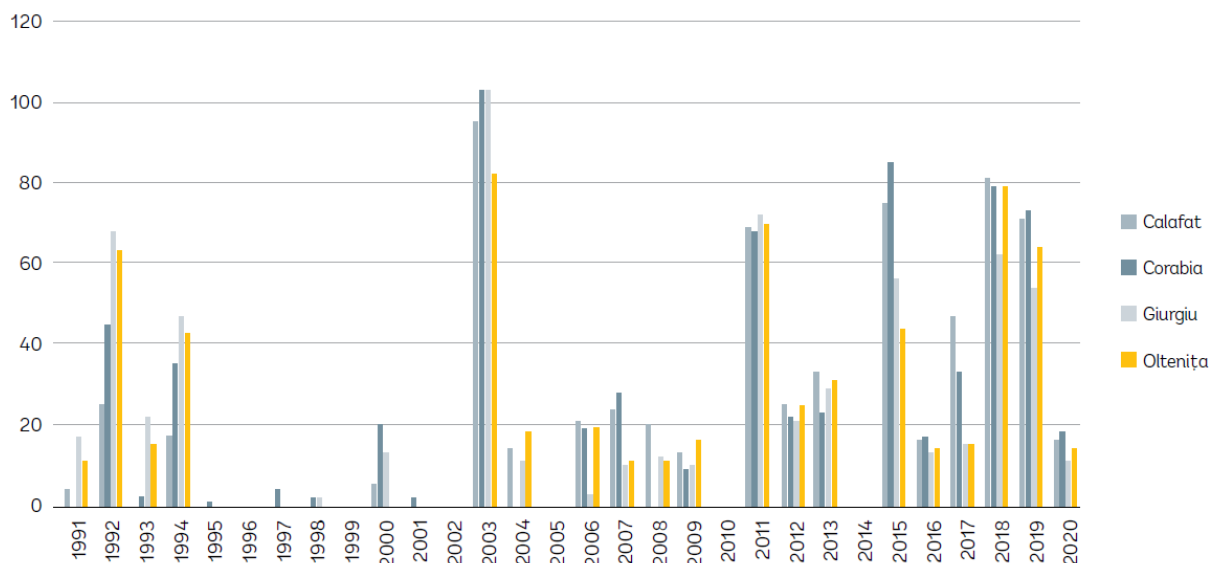


Figura I.18. Numărul de zile cu WL < LNWL pe sectorul Dunării de la Calafat (rkm 795) la Oltenița (rkm 430), 1991 – 2020. Sursa: Comisia Dunării

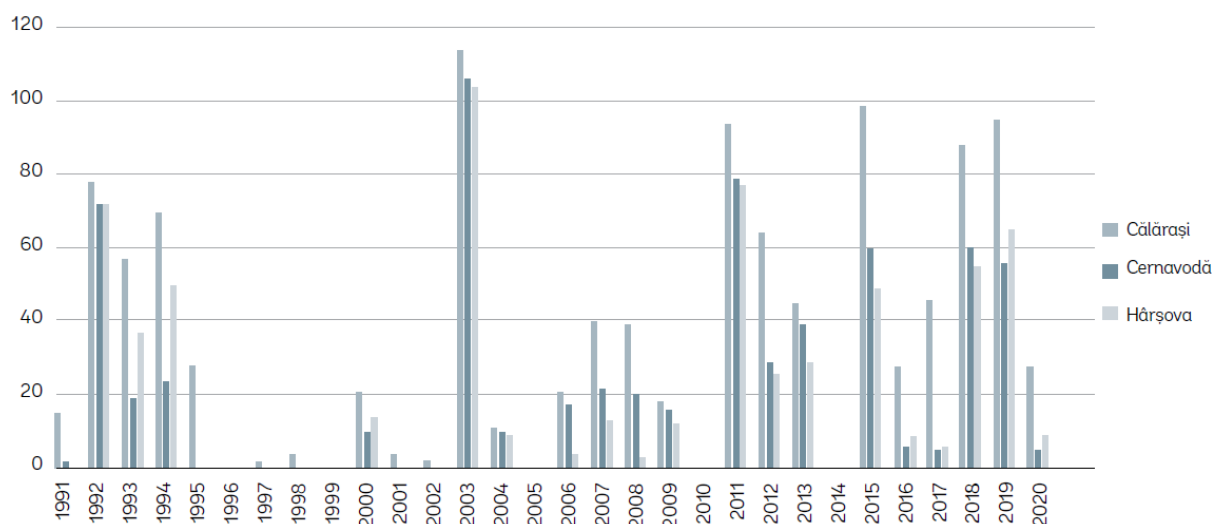


Figura I.19. Numărul de zile cu $WL < LNWL$ pe sectorul Dunării de la Călărași (rkm 370) până la Hârșova (rkm 253), 1991 – 2020. Sursa: Comisia Dunării



Figura I.20. Numărul de zile cu $WL < LNWL$ pe sectorul Dunării de la Brăila (rkm 170) până la Tulcea (rkm 71,3), 1991 – 2020. Sursa: Comisia Dunării

Trebuie remarcat însă că situația hidrologică de pe Dunăre în 2022 a fost considerabil mai proastă decât în ultimii 15 – 20 de ani și a provocat o reducere severă a navigabilității pe o porțiune lungă a Dunării. Potrivit AFDJ, de la sfârșitul lunii iunie și până la sfârșitul lunii noiembrie 2022, nivelurile apei au fost sub LNWL pentru mult peste 100 de zile, și anume: 111 zile la Bechet (km 677), 120 zile la Corabia (km 628), 113 zile la Turnu Măgurele (km 597), și 116 zile la Zimnicea (km 550,5). În această perioadă, condițiile de navigație au fost deosebit de proaste pe sectorul Belene (km 565), unde navigația a fost închisă pentru 41 de zile, iar pescajul a scăzut până la 130 – 160 cm.

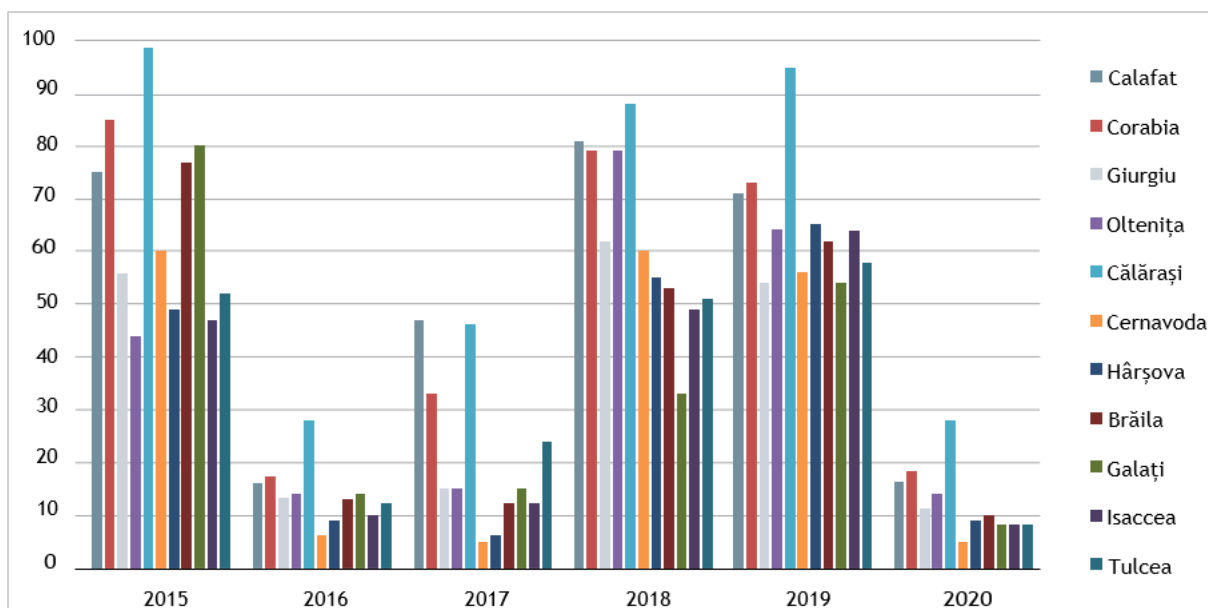


Figura I.21. Numărul de zile pe an cu niveluri ale apei sub LNWL la cele 11 stații hidrometrice de-a lungul tronsonului de Dunăre de la Calafat (rkm 795) la Tulcea (rkm 71,3) 2015-2020

Problema adâncimii scăzute a șenalului navigabil a forțat descompunerea convoaielor (de la 9 unități la 1-2 unități), utilizarea împingătoarelor de apă scăzută și reducerea încărcăturii navelor (de la 1.200 – 1.300 t până la 900 – 1.000 t), cu impact semnificativ asupra pieței de transport marfă pe căile navigabile interioare, asupra companiilor de transport și asupra mediului (consum crescut de combustibil, întâzieri în livrarea mărfurilor, mărfuri blocate pe barje pentru o perioadă lungă de timp pe vreme caldă, deprecierea unor cantități mari de mărfuri (cereale), deteriorarea navelor din cauza navigației în ape puțin adânci, precum și scăderea încrederii clienților în transportul naval și pierderea contractelor de transport), vezi Tabelul I.4.

Tabelul I.4. Comparația principalilor indicatori de transport (în %), 2022/2021. Sursa: NAVROM.

Volum de transport (t)	-46.2	-48.6	-20.5	-2.3	-30.3	-30.8
Performanța de transport (t-km)	-49.1	-66.6	-37.2	+6.4	-34.4	-28.8
Încărcătura medie a șleului (t)	-23.8	-33.3	-16.1	+5.8	-11.4	-15.0

Pe sistemul navigabil artificial Dunăre – Marea Neagră care cuprinde Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari se înregistrează în ansamblu condiții hidrologice bune privind nivelurile apei. Cele mai recente date publicate de ACN arată că între 2020 și 2022, variația nivelului apei nu a cauzat riscuri privind navigația pentru majoritatea sectoarelor canalului navigabil, cele mai multe sectoare observate fiind situate la portul Cernavodă (km 64 – 65), portul Medgidia (km 37), portul Luminița (km 4 – 5), și în aval de ecluza Năvodari (km 1 - 2). Combinația dintre studiile hidrotopografice regulate, inspecția șenalelor navigabile, dragarea de întreținere adecvată, reabilitarea ecluzei și soluțiile de gestionare a traficului, cum ar fi „notificările către comandanți”, a preîntâmpinat impunerea de restricții privind navigația din cauza nivelurilor scăzute ale apei, chiar și în perioade în care se înregistrează în mod obișnuit niveluri scăzute ale apei, cum ar fi luna august (Tabelul I.5). În schimb, condițiile meteorologice (vânt și ceață) sunt cele care au determinat restricțiile sau închiderea canalelor totalizând 695 de ore în 2022 și 699 de ore în 2021.

Perioadele frecvente și îndelungate cu niveluri scăzute ale apei nu numai că provoacă întreruperi ale traficului și restricționează accesul la navigație, dar reduc și productivitatea și performanțele navei/barjei. Impactul combinat este un timp de tranzit mai lung, împreună cu costuri de operare și de transport mai mari, ceea ce împiedică și mai mult competitivitatea sistemului de transport pe căile

navigabile interioare. Presupunând o tendință susținută și/sau de înrăutățire a nivelului apei scăzute, se pune întrebarea cum se planifică și se gestionează navigabilitatea pe Dunăre în moduri care să răspundă cererii existente și viitoare a sistemului de căi navigabile interioare.

Tabelul I.5. Niveluri înregistrate ale apei pe diverse secțiuni ale sistemului de canal navigabil Dunăre

Dată	Secțiune canal							
	CERNAVODA		AGIGEA		OVIDIU		NAVODARI	
	Amonte	Aval	Amonte	Aval	Amonte	Aval	Amonte	Aval
10/08/2020	4,86	7,21	7,22	7,80	7,27	1,55	1,53	6,08
11/08/2020	4,80	7,13	7,14	7,80	7,20	1,54	1,52	6,11
10/08/2021	4,89	7,15	7,13	7,58	7,13	1,86	1,65	6,13
11/08/2021	4,80	7,17	7,13	7,54	7,17	2,05	1,65	6,07
10/08/2022	2,64	7,22	7,31	7,53	7,33	1,59	1,56	6,13
11/08/2022	2,68	7,28	7,35	7,54	7,37	1,56	1,56	6,12
10/02/2023	8,02	7,30	7,31	7,63	7,36	1,69	1,70	6,06

Lucrările de amenajare a râului oferă o abordare alternativă prin care hidrodinamica și morfodinamica râului sunt studiate în prealabil și lucrările sunt planificate în consecință. Proiectul FAST Danube care pune în discuție fezabilitatea lucrărilor de amenajare a râului în 12 puncte critice pe sectorul Dunării de Jos (6 în România și 6 în Bulgaria) este un început în direcția potrivită. Proiectul presupune soluții tehnice adecvate pentru îmbunătățirea navigabilității în punctele critice și creează baza pentru implementarea viitoarelor activități de îmbunătățire a șenalului navigabile pe acest sector și pe alte sectoare românești ale Dunării. De asemenea, proiectul: Îmbunătățirea Condițiilor de Navigație pe sectorul Călărași – Brăila al Dunării a investigat și a priorizat 3 puncte critice, din cele 11 determinate prin Studiul de Fezabilitate și lucrările de inginerie fluvială au fost executate în consecință.

Pe termen lung, riscurile legate de schimbările climatice sunt cele care amenință cel mai mult navigabilitatea pe sectorul Dunării de Jos, parțial prin evenimente cu Frecvență/Probabilitate Scăzută – Impact Ridicat (LPHI), cum ar fi inundațiile și secetele. Dacă sunt susținute și de lungă durată, nivelurile scăzute ale apei pe sectorul românesc al Dunării ar avea efecte de amploare asupra mediului, dar și socioeconomice, cu consecințe care s-ar întinde dincolo de navigație și navigabilitate, afectând generarea de energie (în special nucleară) și furnizarea de apă atât pentru consumul uman, cât și pentru agricultură și creșterea animalelor.

1.2.1.3 Lucrări de dragare și investiții în infrastructură

Din anul 2014, „Master Planul pentru reabilitarea și întreținerea căii navigabile a Dunării și a afluenților săi navigabili” a fost în curs de desfășurare, reluat în 2020, odată cu adoptarea Concluziilor Ministeriale privind Dunărea care au reînnoit angajamentul țărilor riverane de a atinge adâncimi de 2,5 m în secțiunile cu apă scăzută, într-o manieră armonizată și durabilă din punctul de vedere al mediului.

Din anul 2015, proiectul FAIRway Danube oferă informații actualizate și armonizate cu privire la secțiunile de mică adâncime, nivelul apei și previziunile nivelului apei pentru a obține condiții optime de navigație pe șenalul navigabil de-a lungul Dunării. În sectorul românesc al Dunării, activitățile de dragare de urgență sunt efectuate în diferite sectoare critice. De exemplu, conform informațiilor furnizate de AFDJ (2023), din cele 30 de puncte critice existente în prezent pe sectorul românesc al Dunării gestionate de AFDJ, lucrări de dragare au fost realizate în 2019 și/sau în prima jumătate a anului 2020 în 14 locații – 4 între Salcia (km 823) și Calnovăț (km 611), 6 între Turcescu (km 345) și Giurgeni-Vadu Oii (km 242), și 4 la tronsonul din Galați (km 155) în aval.

În ceea ce privește investițiile în infrastructura căilor navigabile interioare, România a păstrat cea mai mare pondere a investițiilor dintre țările situate pe Dunărea de Mijloc și pe Dunărea de Jos, investind peste 2,8 miliarde EUR în perioada 2010 – 2018, cu media anuală de 315,8 milioane EUR conform unei analize realizate de OCED/ITF în 2021.

1.2.2 Sistemul portuar și intermodal

În conformitate cu geografia transportului naval din România, porturile țării pot fi clasificate în 4 mari grupuri portuare, ale căror detalii sunt descrise în capitolele următoare.

- Grupul/Complexul portuar Constanța, care cuprinde atât interfețe portuare maritime, cât și fluviale, precum și o serie de conexiuni intermodale și componente de hinterland,
- Grupul portuar al Dunării maritime se întinde de la portul și bazinul Sulina de la Marea Neagră până la principalele porturi Tulcea, Galați și Brăila.
- Grupul portuar al Dunării fluviale în amonte de Brăila, de-a lungul sectorului comun Româno- Bulgar al Dunării, până la granița cu Serbia.
- Grupul portuar de-a lungul canalelor navigabile artificiale, cuprinzând atât canalul principal Dunăre – Marea Neagră, cât și brațul Poarta Albă – Midia Năvodari.

Există și alte clasificări ale sectorului portuar din România, mai ales clasificarea de către MPGT a porturilor fluviale românești în porturi de rețea primară (Core Network) și porturi de rețea secundară (Comprehensive Network). Primele corespund porturilor care deservește hinterland-uri cu un potențial economic, în timp ce cele din urmă sunt utilizate în cea mai mare parte pentru asigurarea accesibilității mărfurilor specializate. Conform MPGT 2016 și PI 2021 – 2030, rețeaua primară cuprinde porturile Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Calafat, Dr. Tr. Severin, Orșova, Moldova Veche, în timp ce porturile din rețeaua secundară sunt: Bechet, Turnu Măgurele, Zimnicea, Fetești, Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița, Măcin, Hârșova, Isaccea, Mahmudia, Chilia Veche. Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor porturilor din rețeaua primară și secundară va fi susținută în conformitate cu normele privind ajutorul de stat.

1.2.2.1 Complexul Portuar Constanța

Complexul Portuar Constanța, care este administrat de Administrația Portului Constanța (APMC) este format din portul Constanța și porturile-satelit Midia (25 km Nord cu 11 dane) și Mangalia (35 km Sud cu două dane).



*Figura 1.23. Vedere de ansamblu asupra portului Constanța și asupra terminalelor.
Dry/General cargo - Marfă uscată/ generală; Liquid – Lichide; Dry – Uscate; Container – Container; Black Sea Canal - Canalul Mării Negre*

Tabelul I.7 prezintă volumele principalelor mărfuri manipulate în port, cu excepția containerelor. Se observă predominanța traficului de cereale (aproximativ 42% din volumele totale), urmat de produse lichide în vrac (~28%), apoi produse minerale uscate în vrac (~21%). Odată cu includerea volumelor de containere în tone, aceste patru mari categorii reprezintă 95% din traficul de mărfuri din port.

După izbucnirea războiului din Ucraina, portul a fost supraîncărcat și a gestionat cel mai mare volum de mărfuri până în prezent, de 75,54 milioane de tone, dintre care 24 de milioane de tone de cereale și 7 milioane de tone de minereu de fier. Volumul containerelor a crescut, de asemenea, cu 13%, la 776.590 containere TEU în anul 2022.

Tabelul I.7. Evoluția traficului mărfurilor principale în portul Constanța; exclusiv containere

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cereale	20.393.803	17.891.285	17.963.535	21.329.156	21.893.550	25.174.619	24.010.975
Țiței	7.487.357	7.352.164	7.475.408	8.027.409	6.638.429	6.715.111	9.512.520
Produse petroliere	5.653.512	5.473.279	5.897.915	6.296.060	5.042.322	5.438.743	7.202.140
Îngrășăminte	2.927.072	3.094.332	3.007.574	4.024.682	4.420.218	4.103.372	4.507.272
Minereu fier, fier vechi	2.594.201	3.924.125	4.521.893	5.189.807	3.868.790	4.766.262	7.002.094
Combustibili minerali solizi	2.226.771	2.830.470	3.770.447	3.834.946	2.850.701	3.438.621	3.481.817
Mineruri neferoase	3.158.060	3.111.182	3.976.068	3.861.530	2.276.486	3.150.187	953.943

Tabelul I.8. Creșterea traficului de containere prin portul Constanța

An	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Containere goale	355,021	345,648	330,277	336,524	159,539	138,471	167,611
Containere încărcate	356,318	350,790	337,739	329,512	484,188	493,475	608,979
Total (TEU)	711,339	696,438	668,016	666,036	643,727	631,946	776,590

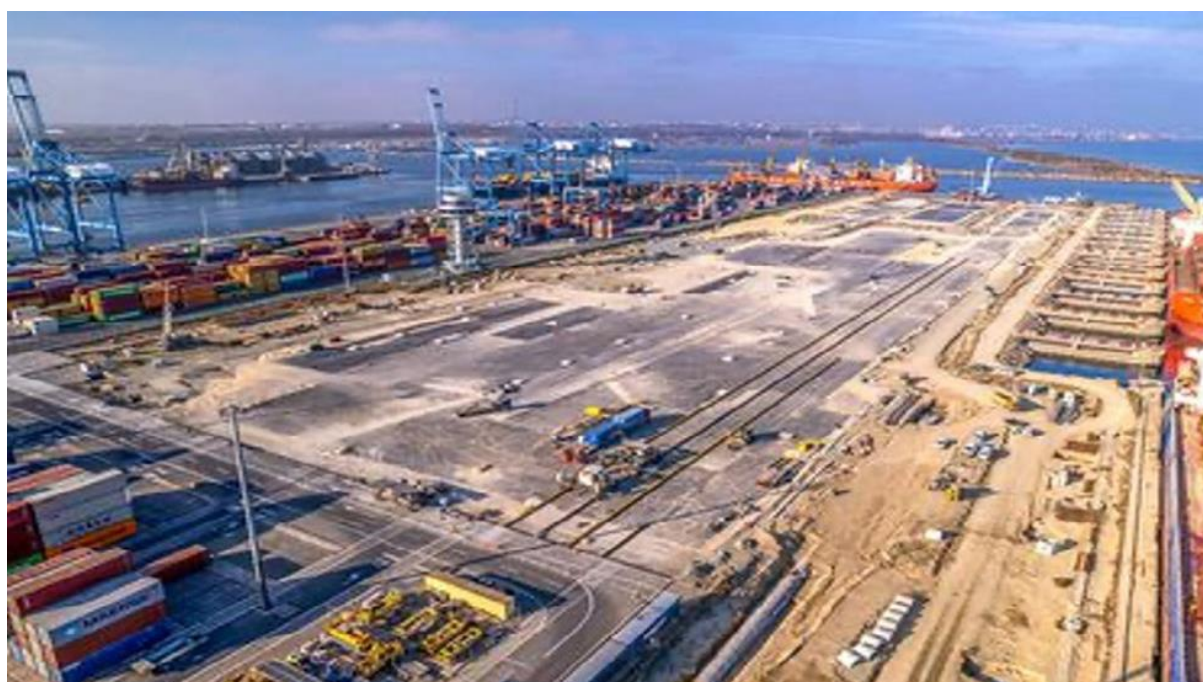


Figura I.24. Dezvoltarea terminalului RoRo și a terminalului pentru cargo special de proiect din Constanța

Pentru facilitățile pentru containere, portul are cea mai mare capacitate de containere din regiune, cu o capacitate de 1,3 milioane TEU. Acest lucru se datorează parțial prezenței și investițiilor considerabile făcute de DP World, unul dintre cei mai importanți operatori mondiali de terminale de containere. Cu toate acestea, creșterea traficului de mărfuri din Constanța a încetinit în ultimii ani, în principal ca urmare a privatizării și expansiunii portului Pireu, care a determinat COSCO să transfere volumele de containere din Constanța și alte porturi către Pireu. Consolidările recente din industrie au redus, de asemenea, escalele navelor din regiune. Constanța are, de asemenea, dane Ro-Ro cu o capacitate anuală de 45.000 de trailere (Fig. 1.24), și există un terminal feroviar-feribot dedicat, situat în partea de sud a portului, dar odată cu creșterea cererii de feriboturi Ro-Ro, DP World realizează în prezent re-configurarea spațiului concesionat neutilizat, situat lângă terminalul de containere pentru a construi un terminal Ro-Ro dedicat pentru camioane, precum și un alt terminal pentru diverse proiecte. Noul terminal Ro-Ro va gestiona 24.000 de unități de camion pe an în Faza 1 și 80.000 de unități în Faza 2.

1.2.2 Rețeaua porturilor situate pe sectorul Dunării maritime

Rețeaua porturilor situate pe sectorul Dunării maritime cuprinde mai multe facilități portuare și terminale de la Sulina la Brăila. Această secțiune a Dunării permite intersecția căilor navigabile fluviale și maritime cu porturi majore care deservește nave maritime, barje și șlepuri fluviale. Porturile de-a lungul Dunării maritime includ cele 3 complexe portuare principale Tulcea, Galați și Brăila, precum și portul Sulina, alte porturi secundare și debarcadere mici, care funcționează în mare parte sub managementul și supravegherea Administrației Porturilor Dunării Maritime (APDM).

Portul Galați este cel mai mare port fluvio-maritim de pe Dunăre și al doilea port ca mărime din România. Cu o suprafață de 864.000 m² și peste 55 de dane operaționale, portul Galați cuprinde trei facilități portuare principale: Portul Docuri Galați este o facilitate portuară combinată de bazin și cheuri la Dunăre, cu o lungime totală a cheurilor de 1.540 m și un pescaj maxim de 7,5 m, Portul Bazinul Nou Galați este cea mai nouă facilitate portuara combinată de bazin și cheuri la Dunăre cu o lungime totală a cheurilor de 2.040 m și un pescaj de 6,0 m, și Portul Mineralier Galați cu un cheu liniar la Dunăre de 2.000 m cu pescaj între 3,5 m și 7,5 m. Toate zonele portuare sunt bine conectate cu calea ferată și la sistemul rutier, Portul Mineralier fiind de asemenea deservit cu benzi transportoare. Galați este cel mai mare centru industrial din România pentru producția și exportul de oțel și al 2-lea ca mărime pentru construcția și repararea navelor. Portul Galați este, de asemenea, un hub pentru manipularea și depozitarea cerealelor. Luate împreună, cele două tipuri de mărfuri acoperă peste 90% din activitatea de manipulare în port, restul fiind reprezentat de mărfuri generale și carburanți. O nouă facilitate de Platformă Multimodală este în prezent în curs de dezvoltare la Galați cu scopul de a deservi traficul de tranzit al mărfurilor containerizate.

Portul Brăila, care se află la doar 20 km în amonte de Galați, este al 2-lea cel mai mare port de pe Dunărea maritimă, cu o suprafață de aproximativ 415.000 m². Brăila este un port cu aproximativ 25 de dane și alte debarcadere și structuri de acostare care se întind pe ambele maluri ale Dunării. Cu toate acestea, principalele operațiuni sunt concentrate în bazinul docurilor portului Brăila și în zona veche a portului cu deschidere la Dunăre, cu o lungime combinată a cheurilor de 330 m și pescaj de până la 7 m. Principalele mărfuri manipulate în portul Brăila sunt produsele minerale, cereale, produse din lemn și îngrășăminte, dar portul a pierdut o mare parte din activitatea sa de mărfuri în favoarea Constanței și Galațiului, dovadă fiind declinul traficului său maritim de mărfuri care aproape s-a înjumătățit în ultimul deceniu în comparație cu volumele de vârf din perioada anilor 2010 – 2011.

Tulcea este cel mai mic port maritim de pe Dunăre din punct de vedere al volumului de marfă, în ciuda faptului că portul și orașul Tulcea dispun de mai multe structuri de acostare care se întind de ambele maluri ale fluviului Dunărea. Operațional, portul Tulcea poate fi împărțit în trei zone portuare principale:

zona de Faleză cu mai multe puncte de acostare pentru nave de pasageri și de agrement, portul Comercial pentru manipularea mărfurilor generale și portul Industrial pentru mărfuri vrac și materii prime. O mare parte din volumele manipulate prin portul Tulcea constă în produse din oțel, materii prime și materiale de construcții, dar traficul portului a avut o tendință descendentă începând cu anul 2007, exacerbată de scăderea abruptă și aproape pierderea traficului maritim.

În ceea ce privește Sulina, portul nu și-a valorificat încă locația strategică și apartenența la rețeaua TEN-T. Cu toate acestea, investiția aprobată și finanțată de UE în perimetrele I și II ale portului și proiectul PPP propus, respectiv Portul Verde Sulina, pentru dragarea și operarea bazinului maritim ar putea foarte bine să revigoreze portul liber Sulina și traficul său maritim.

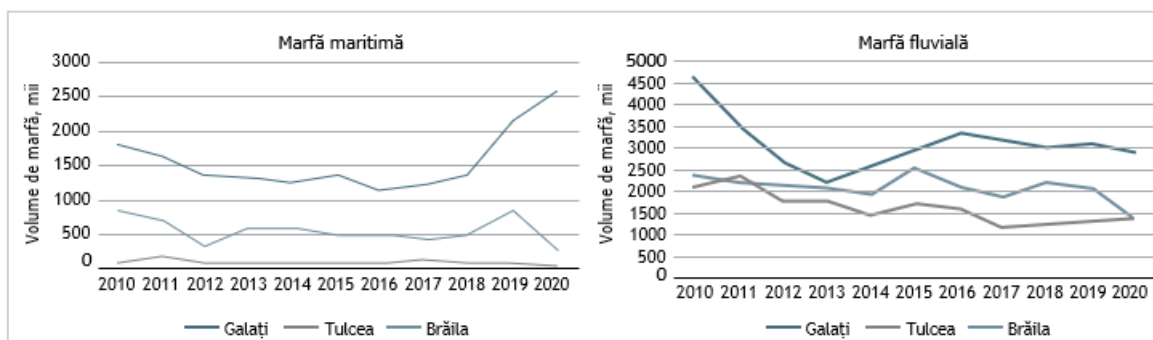


Figura 1.25. Dezvoltarea terminalului RoRo și a terminalului pentru cargo special de proiect din Constanța

1.2.2.3 Porturile situate pe canalele navigabile artificiale ale Mării Negre

Porturile situate pe canalele navigabile artificiale ale Mării Negre sunt porturi situate la principalele joncțiuni și artere ale ambelor canale navigabile și care funcționează sub supraveghere și managementul Administrației Canalelor Navigabile (ACN), Figura 1.26.



Figura 1.26. Rețeaua portuară de pe sistemul navigabil al Canalului Dunăre - Marea Neagră

Pe canalul principal Dunăre – Marea Neagră, portul Medgidia este cel mai mare port și se află la km 37,5 pe partea dreaptă a canalului. Portul este compus din 17 dane industriale cu o capacitate de 11,5 milioane tone și 5 dane comerciale cu o capacitate de 1,2 milioane tone, ambele cu un pescaj maxim de

exploatare de 7 m și o suprafață combinată de platformă și bazin de peste 40 ha. Portul Medgidia gestionează în principal traficul de mărfuri agricole, agregate, dar și de pasageri. Portul Basarabi (cunoscut și sub numele de Murfatlar) este un port mult mai mic și se află la km 25 pe partea dreaptă a canalului. Portul are o capacitate de 0,6 milioane de tone, un pescaj de 6,5 m și oferă 6 dane pentru uz industrial, precum și o dană pentru pasageri.

Pe brațul nordic Poarta Albă – Midia Năvodari, portul Ovidiu este situat pe malul drept la km 11 al canalului lângă ecluza Ovidiu. Are 4 dane operaționale la o capacitate maximă de 32 de milioane de tone. La celălalt capăt, portul Luminița situat pe malul Nordic al Lacului Tasaul, la 7 km de ecluza Năvodari, are de asemenea 4 dane operaționale dar cu o capacitate maximă de 6,5 milioane de tone. Ambele porturi manipulează materii prime, dar înregistrează un volum scăzut de trafic de marfă din cauza apropierii lor de zona Midia a portului Constanța.

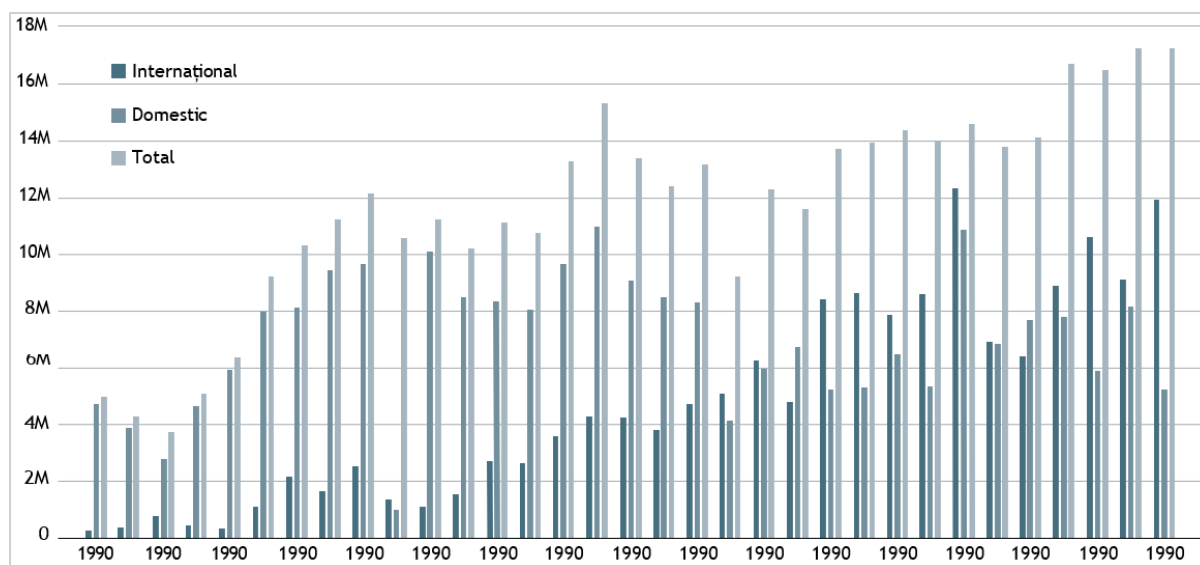


Figura 1.27. Volume de transport mărfuri care traversează canalele navigabile artificiale ale Mării Negre (în milioane tone)

1.2.2.4 Porturile situate pe sectorul Dunării fluviale

Pe sectorul fluvial românesc al Dunării, porturile folosesc dane și cheiuri pentru acostarea și manipularea navelor fluviale și a barjelor. Porturile sunt administrate și gestionate de Administrația Porturilor Dunării Fluviale (APDF) și sunt operate în concesiune de către operatori privați. Porturile situate pe sectorul fluvial al Dunării servesc în principal ca puncte de încărcare pentru cereale și porturi de tranzit către Constanța, precum și ca porturi de încărcare pentru industriile locale, cum ar fi oțelul, îngrășămintele și prelucrarea lemnului.

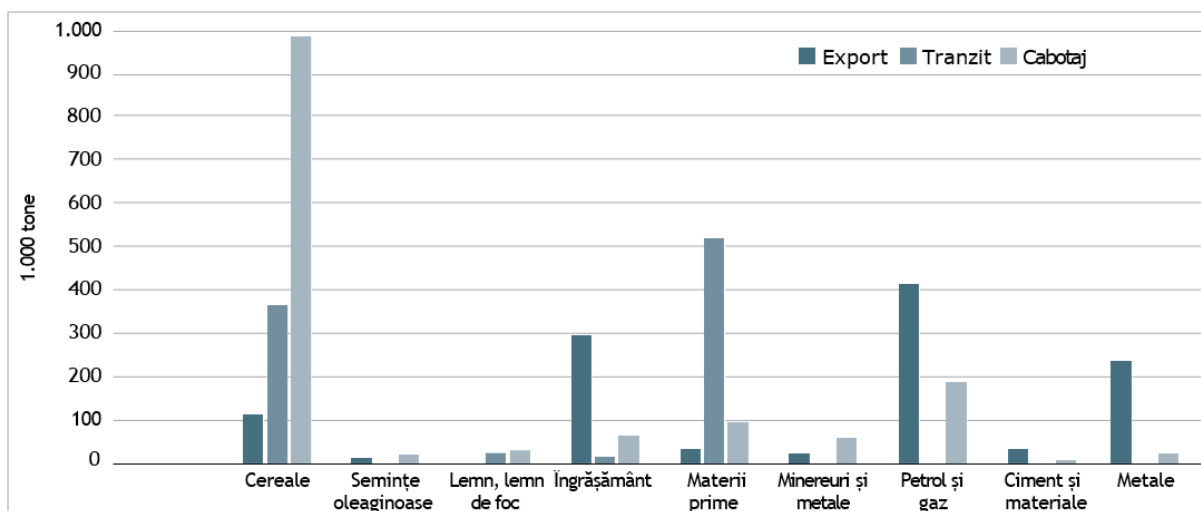


Figura 1.28. Traficul de mărfuri din porturile căilor navigabile interioare în 2021, după tip și volum

1.2.2.5 Facilități portuare locale

Pe lângă porturile fluviale cu facilități și trafic semnificativ, pe Dunăre există și câteva mici dane și cheiuri, toate cu uz local, așa cum se arată în Tabelul 1.9 de mai jos.

Tabelul 1.9. Facilități portuare locale pe sectorul românesc al Dunării

Port	Activitate
Drencova	Primește mai puțin de cinci nave pe an, având o singură dană.
Gruia	Primește în principal de cantități mici de balast și agregate sparte.
Cetate	Instalație mică (1.000 m2) care manipulează balastul și aluviunile provenite de la operațiunile de dragare a Dunării fluviale.
Turnu Măgurele	Manipularea materiilor prime chimice și a îngrășămintelor legate de combinate chimice și fabrici de îngrășăminte.
Zimnicea	Port legat de utilizatorii de fier și oțel din apropiere, este folosit și pentru transportul fluvial de balast.
Hârșova	Amplasament cu un singur bazin folosit pentru pasageri și pentru transportul nisipului extras din albia râului.
Turcoaia	Facilitate care se concentrează pe prelucrarea pietrei de carieră pentru construcția clădirilor.
Măcin	Se ocupă exclusiv de materiale de construcție.
Gura Arman	Se ocupa de transportul pietrei din cariera Iacob-Deal.
Isaccea	Se descurcă cu materiale de construcție, precum și cu operațiuni cu lemn, piatră și nisip.
Mahmudia	Folosit în principal pentru transportul local al pietrei pentru industria construcțiilor.
Chilia Veche	În prezent, nicio marfă nu este gestionată la această unitate.
Fetești	Situat pe Brațul Borcea al Dunării, portul se ocupă de volume reduse de marfă.
Tisovița	Trafic de marfă foarte scăzut sau absent.
Rast	Trafic de marfă foarte scăzut, în ciuda amplasării pe intersecția sectorului Româno-Bulgar.
Baziaș	Trafic de marfă foarte scăzut, în ciuda amplasării aproape de granița cu Serbia.

1.2.2.6 Proiecte și investiții în infrastructura portuară

O analiză a inventarului proiectelor de investiții similară cu cea întreprinsă pentru sectorul căilor navigabile a fost efectuată și pentru sectorul portuar, după cum se arată în Tabelul 1.10 de mai jos. Analiza arată că, în timp ce bugetul investițiilor portuare curente este împărțită aproape în mod egal între cele 3 tipuri de porturi din România (maritim, maritim-fluvial și fluvial), structura investițiilor planificate/viitoare, favorizând în mod clar porturile maritime diferă semnificativ în alocarea investițiilor între porturile fluviale și maritime-fluviale în funcție de probabilitatea (sau gradul de in/certitudine) asociat aprobării și implementării investiției/proiectului.

În ceea ce privește zonele vizate, accentul proiectelor de investiții portuare este pus pe reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare, cu resurse suplimentare semnificative alocate conectivității portuare și conexiunilor intermodale (Fig. I.29).

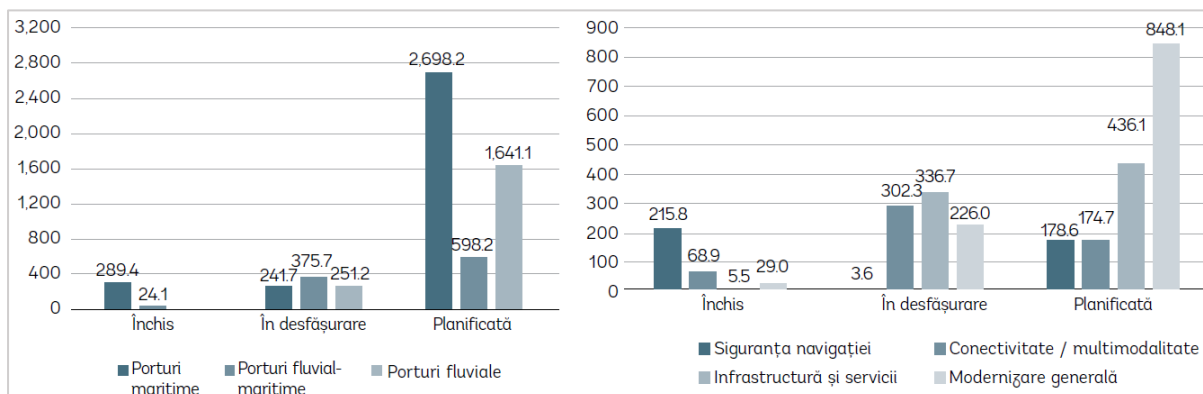


Figura I.29. Structura investițiilor în infrastructura portuară din România

Tabelul I.10. Inventarul proiectelor de investiții

Sectorul și accentul	Buget (milioane €, incl. TVA)				Sumar
	Finalizat	În derulare	Planificat	Total	
Porturi maritime					
Siguranța navigației	215,8	0	154,7	370,5	O mare parte a acestor investiții vizează îmbunătățirea siguranței navigației în Portul Constanța prin protecție împotriva valurilor și îmbunătățirea condițiilor de navigație în port. Investițiile realizate în cadrul proiectelor finalizate (215,8 milioane EUR) au avut ca rezultat extinderea digului de nord al portului (175 milioane EUR) și îmbunătățirea adâncimii în interiorul portului (40,7 milioane EUR). Se preconizează alocarea suplimentară de 154,7 milioane EUR (130 milioane EUR, fără TVA), până în 2030, pentru dragarea Portul Constanța, zona Midia și zona Mangalia (inclusiv lărgirea intrării Midia).
Conectivitate / multimodalitate	66,9	91,0	172,6	330,5	Cele 5 proiecte implementate sau lansate până în prezent includ modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare și dezvoltarea transportului multimodal în Portul Constanța. În acest scop, s-au realizat investiții de 110 milioane EUR și respectiv de cca. 48 de milioane EUR. Cele 4 proiecte viitoare, planificate a fi implementate până în 2030, se vor ocupa de îmbunătățirea în continuare a infrastructurii rutiere din Portul Constanța și zona Midia (136,9 milioane EUR) și a infrastructurii feroviare din Portul Constanța (35,7 milioane EUR).

Sectorul și accentul	Buget (milioane €, incl. TVA)				sumar
	Finalizat	În derulare	Planificat	Total	
Infrastructură și servicii	5,5	138,7	434,6	578,8	Aceste proiecte sunt asociate cu investiții majore și se referă la reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare, a suprastructurii și a serviciilor din Portul Constanța, mai multe proiecte vizând și zona Midia. Cele 8 proiecte implementate sau lansate până acum au valoarea totală de cca. 144 milioane EUR (din care 17 milioane EUR pentru lucrări în zona Midia). Cele 11 proiecte planificate vor necesita resurse financiare de aproape 435 milioane EUR, pentru a acoperi o gamă largă de activități privind dezvoltarea și modernizarea ulterioară a Portului Constanța, inclusiv construcția sau reabilitarea infrastructurii (169 milioane EUR), un studiu de fezabilitate pentru lucrări legate de insula artificială (10 milioane EUR), îmbunătățirea infrastructurii de distribuție a energiei electrice, de alimentare cu apă și canalizare (147 milioane EUR), asigurarea unei parcuri cu dotări (cca. 20 milioane EUR, precum și lucrări de reabilitare a infrastructurii portului din zona Midia (89 milioane EUR). Pe lângă activitățile planificate menționate mai sus (referitor la proiectele „de referință” și „certitudine strategică înaltă”), Programul de investiții 2021-2030 prevede un volum suplimentar de investiții pentru implementarea proiectelor de „certitudine strategică medie” și „scăzută” de dezvoltare suplimentară și modernizare a porturilor maritime (1.250 milioane EUR în total). Proiectele de „certitudine strategică medie” includ construcția de noi cheiuri 3S și 4S în Portul Constanța Sud (500 milioane EUR) și dezvoltarea în continuare a unui cheu în partea de Nord de insulei artificiale din port (70 milioane EUR), în timp ce „proiecte cu certitudine strategică scăzută” (680 milioane EUR) urmează să fie definite în Strategia de dezvoltare a transportului naval.
Modernizare generală	1,2	15,0	36,3	52,5	O modernizare a infrastructurii cu accent pe protecția mediului în Portul Constanța este în curs de implementare (15 milioane EUR) sau planificată (8,9 milioane EUR). Pentru perioada următoare sunt planificate îmbunătățiri considerabile IT în port, inclusiv proiectarea și implementarea unui Sistem al Comunității Portuare în Portul Constanța (inclusiv zonele Midia și Mangalia), precum și sisteme informatice și geospațiale pentru managementul integrat al infrastructurii portuare Constanța (27,4 milioane EUR).
Sub-total Porturi maritime	289,4	244,7	798,2	1.332,3	
Porturi fluvial-maritime					
Siguranța navigației	0	3,6	23,9	27,5	Proiectele sunt axate pe îmbunătățirea accesibilității portului, a condițiilor de operare și navigație prin prevenirea sedimentării, menținerea adâncimii apei și îndepărtarea obstacolelor fizice din zonele portuare. Porturile țintă ale celor 2 proiecte aflate în derulare (3,6 milioane de EUR) sunt Galați, Brăila și Tulcea. Îmbunătățirea suplimentară a condițiilor de navigație la Terminalul Comercial Galați va face obiectul unui proiect planificat (24 milioane EUR).
Conectivitate / multimodalitate	2,0	139,7	2,1	143,7	Cele 4 proiecte implementate sau lansate până acum au fost axate pe dezvoltarea de platforme multimodale în Portul Galați (cca. 142 milioane EUR). Un proiect planificat va aborda îmbunătățirea conexiunii feroviare a terminalului Bazinul Nou Galați (2 milioane EUR).
Infrastructură și servicii	0	134,8	1,5	136,3	Lucrări considerabile de reabilitare și dezvoltare a infrastructurii portuare se desfășoară în porturile Galați, Brăila și Sulina (cca. 135 milioane EUR), în primul rând prin modernizarea sau construcția cheiurilor și platformelor acestora (8 proiecte). În terminalul Bazinul Nou Galați, lucrările în derulare includ și o platformă Ro-Ro, în timp ce un cheu vertical și dană pentru descărcarea cerealelor de pe nave fluvial-maritime sunt planificate a fi construite în același terminal în perioada următoare.
Modernizare generală	22,2	97,6	120,7	240,5	Acest grup cuprinde 10 proiecte care vizează reabilitarea și modernizarea generală a infrastructurii portuare , pentru care informațiile privind sfera și obiectivul proiectului nu au fost specifice. Astfel de lucrări au fost sau sunt în curs de implementare prin 6 proiecte în porturile Brăila, Isaccea, Tulcea și terminalul mineral Galați (120 milioane EUR). Activitățile planificate (121 milioane EUR) includ 3 proiecte suplimentare în Brăila, Tulcea și Isaccea și un nou proiect la Sulina. Programul de investiții 2021 – 2030 prevede un volum suplimentar de investiții (450 milioane EUR) pentru implementarea proiectelor de „certitudine medie” și „scăzută” pentru modernizarea suplimentară a celor 5 porturi fluvial-maritime din România: Galați, Brăila, Tulcea, Sulina (100 milioane EUR fiecare, deoarece aceste porturi aparțin rețelei primare) și Isaccea (50 milioane EUR, deoarece acest port se află pe rețeaua secundară).
Sub-total Porturi fluvial-maritime	24,1	375,7	148,2	548,0	
Sectorul și	Buget (milioane €, incl. TVA)				

accentul	Finalizat	În derulare	Planificat	Total	Sumar
Porturi fluviale					
Conectivitate/ multimodalitate	0	71,6	0	71,6	Două proiecte care vizează îmbunătățirea conectivității și multimodalității portului Drobeta Turnu-Severin sunt în curs de implementare.
Infrastructură și servicii	0	66,2	0	66,2	Sunt în derulare lucrări de reabilitare și dezvoltare a infrastructurii portuare în 5 porturi fluviale: Giurgiu, Oltenița, Calafat, Corabia, Turnu Măgurele, cu un buget total de 66 milioane EUR.
Modernizare generală	5,6	87,4	67,1	160,0	Activități de modernizare generală și extindere a capacității de operare portuară au fost implementate sau lansate în 6 porturi fluviale de pe Dunăre, cu fonduri considerabile investite în portul Giurgiu (cca. 45 milioane EUR), și 48 milioane EUR resurse suplimentare dedicate pentru porturile Oltenița (4,8 milioane EUR), Ovidiu (4,8 milioane EUR), Luminița (8,8 milioane EUR), Măcin (21,5 milioane EUR), și Chilia Veche (8 milioane EUR). În perioada următoare, un proiect de anvergură similară va fi implementat în porturile Turnu Măgurele (execuție lucrări ulterioare, 12,5 milioane EUR), Medgidia (26 milioane EUR), Ovidiu (12,5 milioane EUR), Luminița (15,7 milioane EUR), și Basarabi (buget necunoscut), iar studii de fezabilitate privind dezvoltarea ulterioară a porturilor vor fi elaborate pentru Bechet, Oltenița și Drobeta Turnu-Severin, precum și pentru Drencova, Svinita și Tișovița (cu accent pe modernizarea infrastructurii pentru acostarea ambarcațiunilor de agrement). Pe lângă proiectele planificate menționate mai sus (proiecte „de referință” și „de înaltă certitudine”), Programul de investiții 2021 – 2030 prevede investiții suplimentare semnificative (1.600 milioane EUR) pentru implementarea proiectelor de „certitudine scăzută” de modernizare suplimentară a porturilor de pe Dunăre, inclusiv 9 porturi din rețeaua primară (Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Calafat, Drobeta Turnu-Severin, Orșova și Moldova Veche – câte 100 milioane EUR fiecare) și 12 porturi din rețeaua secundară (Mahmudia, Chilia Veche, Măcin-Turcoaia, Hârșova, Fetești, Medgidia, Basarbi (Murfaltra), Ovidiu, Luminița, Zimnicea, Turnu Măgurele, Bechet – câte 50 milioane EUR fiecare), și implementarea de instalații pentru combustibili alternativi în porturile fluviale (100 milioane EUR).
Sub-total Porturi fluviale	5,6	225,2	67,1	297,8	
TOTAL	319,2	845,5	1.013,4	2.178,1	

1.2.3 Servicii pentru flotă, navigație și servicii de transport naval

1.2.3.1 Flota maritimă, înregistrare și operare

Sectorul transportului maritim se ocupă în primul rând de transportul de mărfuri și de pasageri pe mare. Sectorul este asociat cu o gamă diversă de alte activități primare, cum ar fi cele legate de proprietatea și înregistrarea navelor, sau auxiliare, cum ar fi educație maritimă, agenție de transport și asigurare echipaj, navlosire și intermediere și o serie de alte servicii asociate.

După prăbușirea comunismului și tranziția ulterioară, dimensiunea și componența flotei maritime românești au scăzut abrupt începând cu zilele sale de glorie din anii 1980 și scăzând de la o capacitate combinată de peste 11 milioane tone (DWT) în 1991 la mai puțin de 1 milion tone (DWT) în prezent. Spre exemplu, volumul total de mărfuri transportate de navele maritime care arborează pavilionul României a scăzut de la 27,6 milioane de tone în 1990 la 80.000 de tone astăzi, în timp ce flota internațională de mărfuri maritime a scăzut de la aproximativ 300 de nave în 1991 la doar 17 în prezent, dintre care niciuna nu este exploatată ca navă fluvio-maritimă care leagă porturile și piețele fluvio-maritime Dunărene cu porturile maritime din Marea Neagră și alte piețe. Situația s-ar putea înrăutăți și mai mult în viitorul apropiat, având în vedere vechimea foarte mare a flotei existente, fără reînnoiri din anul 2001.

Dimensiunea, componența și evoluția flotei maritime de marfă a României (adică flota cu pavilion de înregistrare românesc) sunt prezentate în Tabelele I.11 – I.14, pe baza datelor preluate din baza de date STAT a UNCTAD.

După o scădere semnificativă până în anul 2013, flota maritimă de nave de marfă în România stagnează din anul 2015. Spre deosebire de flota românească de nave fluviale, flota națională maritimă a scăzut timp de cel puțin două decenii, cu o viteză destul de semnificativă, lucru valabil pentru toate tipurile de nave (Fig. I.30). Declinul flotei a avut loc până în anul 2013, când s-a raportat numărul minim de 104 nave. După anul 2013, numărul a crescut cu 20%, la un total de 125 de nave în anul 2022. Pe de altă parte, scăderea capacității totale de transport a flotei a continuat până în anul 2017, când a fost raportată valoarea minimă de 77 mii dwt, apoi crescând doar puțin până în anul 2022, la 80 mii dwt (Fig. I.30 dreapta și Tabelul I.13).

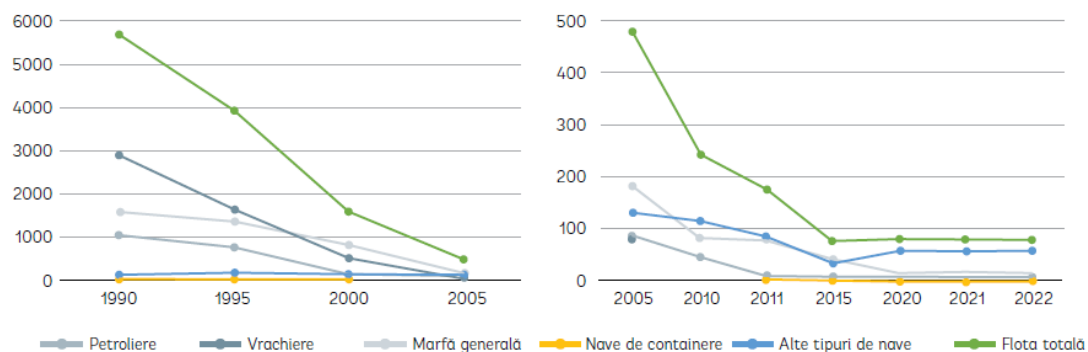


Figura I.30. Capacitatea de transport a flotei românești de nave de marfă maritime (mii dwt), pe tipuri de nave. Stânga: Perioada 1990 – 2005; Dreapta: Perioada 2005 – 2022. Sursa: UNCTAD STAT.

Observație: După anul 2011, cifrele din baza de date STAT a UNCTAD nu mai acoperă navele de pescuit.

Componența flotei maritime de nave de marfă a României este destul de uniformă, lipsind vrachierele și navele de containere. Numărul de nave de mărfuri specializate a scăzut semnificativ. De exemplu, în anul 1991, flota maritimă a României includea 17 nave de mărfuri vrac lichide, 69 de nave de mărfuri vrac uscate și 183 de nave de mărfuri generale (Nistor și Popa, 2019). În anul 2022, cifrele respective au scăzut la 6 (tancuri petroliere), 0 (nave de mărfuri vrac uscate) și 11 (nave de mărfuri generale) (Tabelul I.11). Mai mult, în perioada 2011 – 2022 nu au fost raportate vrachiere și nave de containere, cu excepția unei nave de containere raportată în anul 2014.

Componența flotei maritime de nave de marfă a României în anul 2022 este ilustrată în Figura I.31 (stânga). Capacitatea totală de transport a flotei a fost de cca. 80 mii dwt (Tabelul I.13), cu o pondere de 8% tancuri petroliere și cca. 20% mărfuri generale (Fig. I.31 dreapta și Tabelul I.14). Ponderea categoriei, denumită „alte tipuri de nave” în baza de date a UNCTAD, a fost destul de mare – peste 86% din numărul total de nave (Tabelul I.12) și peste 72% pondere din tonajul deadweight total (Tabelul I.14).

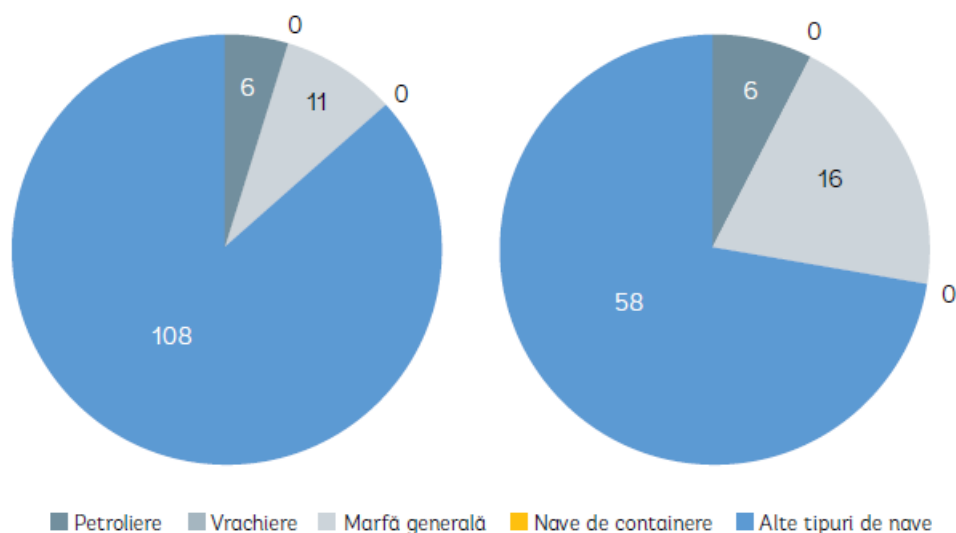


Figura I.31. Componența flotei maritime a României (în anul 2022), pe tipuri de nave. Stânga: Număr de nave; Dreapta: Tonaj deadweight (kt).

Sursa: UNCTAD STAT. Notă: zerourile din grafice se referă la numărul de vrachiere și nave de containere.

Vârsta medie a flotei maritime de marfă în România este în jur de 40 de ani și crește pentru toate tipurile de nave. Vârsta medie a navelor maritime crește constant la toate tipurile de nave (Tabelul I.15 și Fig. I.3), indicând că din anul 2011 nu a avut loc nicio înnoire a petrolierelor și a navelor de mărfuri generale. În anul 2022, vârsta medie era de 49 de ani pentru navele de mărfuri generale, 42 de ani pentru tancuri petroliere și 38 de ani pentru „alte tipuri de nave”, adică o valoare de 40 de ani pentru întreaga flotă.

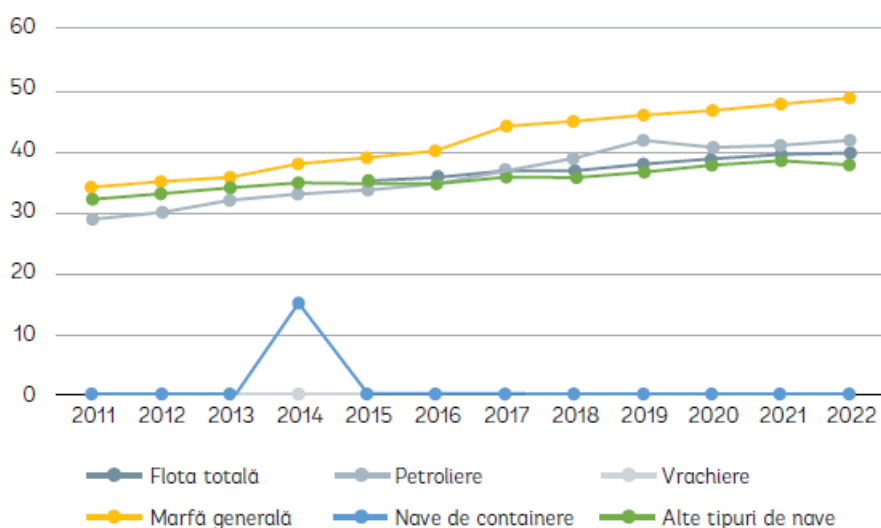


Figura I.32. Vârsta medie a flotei maritime de nave de marfă a României (în ani). pe tipuri de nave. Sursa: UNCTAD STAT.

Tabelul I.11. Componenta flotei maritime de mărfuri a României (număr de nave), pe tipuri de nave.

Sursa: UNCTAD STAT

Perioada construcției	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tancuri petroliere	10	10	9	7	7	7	6	8	8	7	6	6
Vrachiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mărfuri generale	18	14	14	13	13	13	11	11	11	11	11	11
Nave de containere	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte tipuri de nave	124	123	81	92	94	95	94	96	101	102	104	108
TOTAL FLOTĂ	152	147	104	113	114	115	111	115	120	120	121	125

Tabelul I.12. Componenta flotei maritime de mărfuri a României (pondere în %, pe baza numărului de nave), pe tipuri de nave. Sursa: UNCTAD STAT

Perioada construcției	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tancuri petroliere	6,6	6,8	8,7	6,2	6,1	6,1	5,4	7,0	6,7	5,8	5,0	4,8
Vrachiere	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mărfuri generale	11,8	9,5	13,5	11,5	11,4	11,3	9,9	9,6	9,2	9,2	9,1	8,8
Nave de containere	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Alte tipuri de nave	81,6	83,7	77,9	81,4	82,5	82,6	84,7	83,5	84,2	85,0	86,0	86,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelul I.13. Tonajul deadweight al flotei maritime de mărfuri a României (în kt), pe tipuri de nave.

Sursa: UNCTAD STAT

Perioada construcției	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tancuri petroliere	12	12	10	7	7	7	6	11	12	8	6	6
Vrachiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mărfuri generale	80	55	55	40	40	40	16	16	16	16	16	16
Nave de containere	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte tipuri de nave	84	81	32	34	31	35	55	55	56	57	57	58
TOTAL FLOTĂ	176	148	97	101	78	81	77	82	83	80	79	80

Tabelul I.14. Componenta flotei maritime de mărfuri a României (pondere în %, pe baza tonajului deadweight), pe tipuri de nave. Sursa: UNCTAD STAT

Perioada construcției	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tancuri petroliere	6,8	7,8	10,6	6,5	8,5	8,1	8,3	13,6	13,8	9,6	8,1	8,0
Vrachiere	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mărfuri generale	45,5	37,1	56,5	39,4	51,1	49,0	20,3	19,1	18,8	19,6	19,8	19,5
Nave de containere	0,0	0,0	0,0	20,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Alte tipuri de nave	47,7	55,1	32,9	33,3	40,4	42,9	71,3	67,3	67,4	70,8	72,1	72,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelul I.15. Vechimea medie a navelor din flota maritimă de mărfuri a României (în ani), pe tipuri de nave. Sursa: UNCTAD STAT

Perioada construcției	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tancuri petroliere	29	30	32	33	34	35	37	39	42	41	41	42
Vrachiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mărfuri generale	34	35	36	38	39	40	44	45	46	47	48	49
Nave de containere	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte tipuri de nave	32	33	34	35	35	35	36	36	37	38	39	38
TOTAL FLOTĂ	32	33	34	35	35	36	37	37	38	39	40	40

I.2.3.2 Flota de transport pe căile navigabile interioare

Flota românească de transport marfă pe căile navigabile interioare este dominantă pe Dunăre, controlând peste 50% din navele tuturor țărilor dunărene și operând peste 25% din marfa transportată după tonaj, conform datelor statistice ale Comisiei Dunării (Fig. I.33). Conform datelor statistice ale Comisiei Dunării, flota românească de nave de marfă pe căile navigabile interioare deține peste 50% din navele tuturor țărilor de la Dunăre, ceea ce înseamnă de 4 până la 9 ori mai mare decât dimensiunea flotei altor țări de la Dunărea Mijlocie și Inferioară. Are o cotă de 60% din capacitatea totală de încărcare a flotei de la Dunăre, iar flota sa de nave de marfă uscată este cea mai mare din regiunea danubiană, cu un procent de aproximativ 48% din toate navele de mărfuri uscate, dimensiunea sa fiind în continuare în creștere.

În schimb, flota de transport pasageri pe căile navigabile interioare din România este atât mică, cât și concentrată pe zona Deltei Dunării. CNFR NAVROM SA este cea mai mare companie de transport naval de-a lungul Dunării, deținând peste 450 de nave, inclusiv împingătoare și barje. Compania transportă peste 10 milioane de tone de mărfuri pe an, atât intern între porturile românești, cât și extern între porturile românești și porturile dunărene din țări terțe.

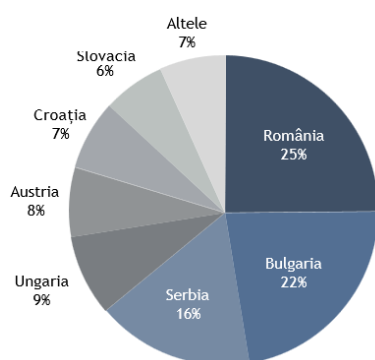


Figura I.33. Cota de piață a căilor navigabile interioare ale Dunării după tonaj. Sursa: Comisia Dunării

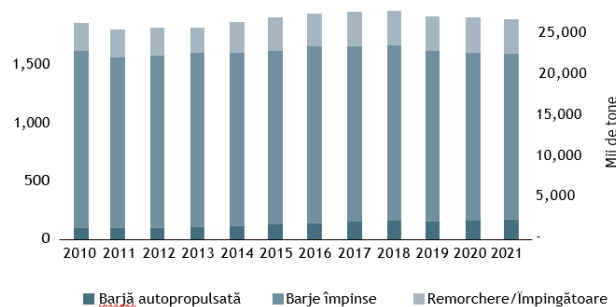


Figura I.34. Evoluția flotei de transport pe căile navigabile interioare în România. Sursa: Eurostat

În ultimul deceniu, dimensiunea flotei românești de transport marfă pe căile navigabile interioare a scăzut ca număr de unități, dar și-a păstrat capacitatea mare de transport de aproximativ 1.650 mii tone anual (Tabelele I.15 și I.16.). Barjele nepropulsate (remorcate și împinse) domină în continuare o mare parte a flotei de căi navigabile interioare, în ciuda scăderii numărului (990 barje nepropulsate și împinse și 290 remorhere în anul 2021), reflectând o creștere a capacității medii de încărcare a șlepurilor (1.427 de tone în anul 2021). În schimb, flota de șleपुरi autopropulsate a crescut constant (Tabelul I.15), atât

ca număr de unități (130 în anul 2021), cât și în ceea ce privește capacitatea de transport (în medie 1.354 de tone în anul 2021). Această tendință este rezultatul reînnoirii susținute a flotei cu noi șleपुरi autopropulsate cu o capacitate de încărcare mai mare decât a celor vechi.

Tabelul I.15 Componenta flotei românești de nave pe căile navigabile interioare (număr de unități), pe tipuri de nave. Sursa: Eurostat

Tip de navă	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Șleपुरi autopropulsate	103	120	128	154	157	164	161	123	126	130
Remorchere și împingătoare	227	217	258	286	294	295	296	294	290	290
Barje remorcate și împinse	1131	1152	1137	1134	1145	1139	1123	1021	1007	990
TOTAL	1461	1489	1523	1574	1596	1598	1580	1438	1423	1410
Procentul anual de schimbare (%)	101.6	101.9	102.3	103.3	101.4	100.1	98.9	91.0	99.0	99.1

Tabelul I.16. Componenta flotei românești de nave pe căile navigabile interioare (capacitate în kt), pe tipuri de nave. Sursa: Eurostat

Tip de navă	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Șleपुरi autopropulsate	110	117	125	140	142	154	161	160	171	176
Pondere de șleपुरi autopropulsate (%)	7.0	7.3	7.8	8.7	8.7	9.3	9.7	10.0	10.7	11.1
Barje remorcate și împinse	1470	1475	1468	1468	1499	1496	1497	1448	1434	1413
TOTAL	1580	1592	1593	1608	1641	1650	1658	1608	1605	1589

Cu toate acestea, o mare parte din flota fluvială din România rămâne destul de veche, cu o medie de 35 până la 40 de ani, cu mai puțin de 5% din flotă cu vechime de 10 ani sau mai puțin. O flotă veche și îmbătrânită este sinonimă cu costuri mari de operare și întreținere și performanțe în scădere, inclusiv în ceea ce privește mediul.

În ceea ce privește dimensiunea, flota fluvială este dominată de nave de dimensiuni medii (capacitate de încărcare între 1.000 și 3.000 de tone) cu o pondere de 66%. Aceasta este completată de o cotă de piață de 29% pentru navele de dimensiuni mici (mai puțin de 1.000 de tone) și doar 5% cotă de piață pentru navele de dimensiuni mari de peste 3.000 de tone. Deși imaginea generală rămâne aceeași, acele proporții tind să varieze pentru fiecare tip de vas. În ceea ce privește tipul de mărfuri, marfa principală transportată pe căile navigabile interioare în România este cea vrac (uscat), reprezentând 92% și respectiv 56% din încărcătura transportată cu șleपुरi autopropulsate față de barje nepropulsate.

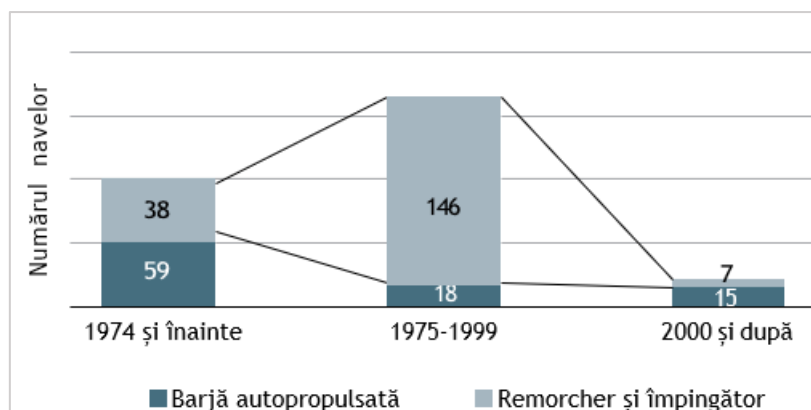


Figura I.35. Vechimea flotei fluviale motorizate din România – 2021

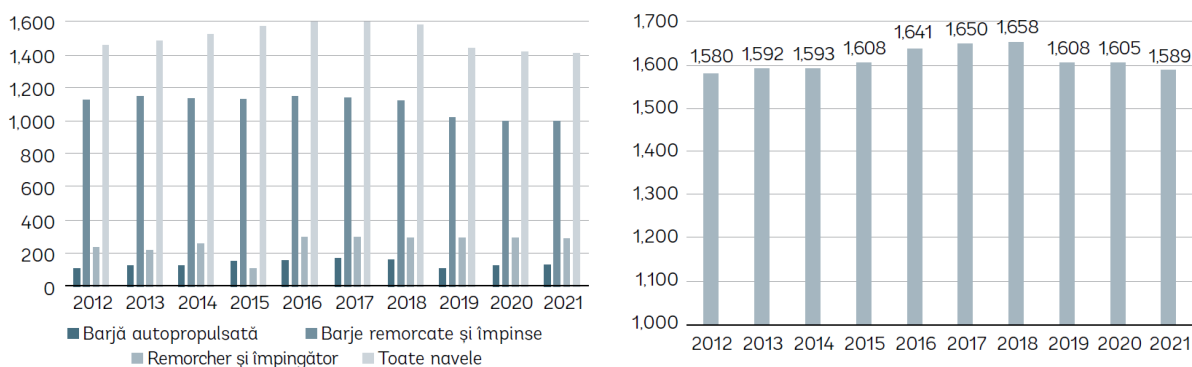


Figura I.36. Tipul (în unități) și respectiv dimensiunea (în mii tone) a flotei de căi interioare din România

Din cauza unei înclinații relativ mici a râurilor, forma predominantă de transport de mărfuri pe Dunărea Mijlocie și Inferioară este cu formații - convoaie împinse, convoaie cuplate și convoaie împinse-cuplate. Conform statisticilor Comisiei Dunării, peste 70% din volumul total de transport pe întreaga Dunăre se face cu convoaie împinse, constând din 7 – 9 barje (aprox. 40% din transportul total), 6 barje (cca. 20%) și 4 barje (12-14%). Folosirea de nave individuale de marfă cu motor (nave de mărfuri uscate, tancuri cu motor, nave container, nave Roll-on – Roll-off) deține o pondere mică, pe când folosirea de convoaie remorcate este în scădere, din cauza eficienței mai mici din punct de vedere al costurilor, decât cea a convoaielor împinse (IFC, 2021).

Transportul de mărfuri uscate reprezintă piața dominantă, aproximativ 74% din flotă operând în acest sector. Flota totală de nave de mărfuri uscate la Dunăre s-a diminuat după anul 2005. În sectorul mărfurilor uscate s-a observat o scădere de (-13%) din numărul total de nave în ultimii 15 ani, remarcabilă în special după anul 2011. Însă tendința de scădere s-a oprit după anul 2014, iar dimensiunea flotei de nave de mărfuri uscate s-a stabilizat, flota românească crescând (21%) în acea perioadă. Capacitatea de încărcare disponibilă a scăzut cu aproximativ 730 kt de-a lungul deceniului. În anul 2017, majoritatea navelor existente din flota de mărfuri uscate erau barje, reprezentând 85% din flota totală de nave de mărfuri uscate.

Sectorul de mărfuri lichide a fost dominat de flota românească, care a crescut cu 57% în zece ani, însă ponderea de nave de mărfuri lichide în flota la Dunăre rămâne în continuare scăzută (6,5%). De asemenea, capacitatea totală de încărcare a navelor de mărfuri lichide a crescut treptat de-a lungul a zece ani (+40%), ajungând la 222 kt în 2015. Numărul de nave împingătoare și remorhere a scăzut ușor după anul 2010, în principal ca urmare a reducerii flotei ucrainene (-25%) și maghiare (-27%). Din anul

2014 până în anul 2015, numărul total de nave s-a redresat datorită construirii de nave noi în România (+20%).

Flota de șleपुरi autopropulsate crește constant, atât ca număr de nave, cât și în ceea ce privește capacitatea de transport. Spre deosebire de regiunea Rinului, procentul de unități autopropulsate cu capacitate de marfă reprezintă 9% din flota românească, fiind ca atare relativ scăzut (Tabelul I.15.). 130 de nave de marfă cu motor erau înregistrate în România ca fiind în funcțiune în anul 2021 (Tabelul I.15.), cu o performanță medie de peste 700 kW și o capacitate totală de încărcare de cca. 1.350 tone.

Numărul de șleपुरi autopropulsate a crescut până în anul 2017, ajungând la valoarea maximă de 164 de unități (Tabelul I.15.). Acesta a scăzut ușor în anul 2018 (-1,8%) și apoi considerabil în anul 2019 (-23,6%). După o creștere în anii 2020 și 2021, numărul de șleपुरi autopropulsate a ajuns la 130 în anul 2021, ceea ce înseamnă aproximativ 79% din valoarea maximă din anul 2017. Cu toate acestea, capacitatea totală de transport a șleपुरilor autopropulsate a crescut continuu în perioada 2012 – 2021, ajungând la o capacitate de 176 kt în anul 2021, care este aproape cu două treimi mai mare decât cu 10 ani înainte (Tabelul I.16.). Aceasta indică o creștere considerabilă a capacității medii de încărcare a șleपुरilor autopropulsate (de la cca. 1.000 t în anul 2018 la 1.300 t în anul 2019 și peste 1.350 t în anii 2020 și 2021), datorită înnoirii flotei cu șleपुरi noi, cu o capacitate de încărcare mai mare, în medie.

Flota de barje fără autopropulsie scade ca număr, dar crește ușor în materie de capacitate totală de încărcare, datorită unei capacități medii de încărcare în creștere a barjelor. Schimbările la nivelul numărului de unități fără autopropulsie (barje remorcate și împinse) în flota românească în ultimul deceniu au urmat un tipar diferit față de cel al navelor autopropulsate. După ce a atins valoarea maximă de 1.499 kt în anul 2016, capacitatea totală de transport a scăzut cu cca. 6%, până la o valoare minimă de 1.413 kt în anul 2021 (Tabelul I.16.).

Procentul de spațiu pentru marfă pe unitățile autopropulsate din flota românească crește constant. Ca urmare a variațiilor la nivelul unităților autopropulsate și fără autopropulsie descrise mai sus, procentul de spațiu pentru mărfuri pe unitățile autopropulsate din flota românească a crescut constant în perioada respectivă, de la 7% în anul 2012 la 11,1% în anul 2021 (Tabelul I.16.), în principal ca urmare a scoaterii din uz a șleपुरilor și barjelor mai vechi și achiziției sau obținerii de nave de marfă second-hand cu motor, de pe coridorul Rinului. Navele de marfă mai noi pentru exploatarea pe Dunăre și pe afluenții navigabili ai acesteia rămân în continuare o excepție rară.

Conform datelor obținute de la Asociația Română a Proprietarilor de Nave Fluviale și Operatori de Porturi în timpul misiunii în teren din Martie 2023, componența flotei de nave cu capacitate de transport de marfă pare să se fi schimbat în continuare, în comparație cu datele pentru anul 2021. Aceste date indică o creștere în continuare a flotei de nave autopropulsate între timp: numărul total a crescut la 156 de nave, adică aproape de valoarea maximă din anul 2017 (Tabelul I.15.), capacitatea totală de încărcare a acestor nave a crescut la 229,9 kt, ceea ce depășește cu mult valoarea maximă anterioară din anul 2021 (Tabelul I.16.), iar capacitatea medie de încărcare pe navă a crescut la peste 1.470 t, și aceasta fiind o nouă valoare maximă. În același timp, numărul de nave fără autopropulsie a scăzut în continuare, la 959 de barje, însă capacitatea totală de încărcare și capacitatea medie de încărcare pe unitate a acestora au crescut (la 1.437 kt și respectiv cca. 1.500 t). Ca urmare, capacitatea totală de încărcare a întregii flote de nave autopropulsate și fără autopropulsie a crescut la 1.667 kt, ceea ce depășește ușor valoarea maximă anterioară, din anul 2018 (Tabelul I.16.). Pe baza acestor date, se poate concluziona că procentul de spațiu pentru marfă pe unitățile cu autopropulsie din flota românească a crescut în continuare, la aproape 14%.

Dimensiunea flotei de remorhere și împingătoare este în creștere. O creștere remarcabilă a numărului total de remorhere și împingătoare a avut loc în anul 2014 (+18,9%) și în anul 2015 (+10,9%). După ce numărul total s-a schimbat doar puțin, atingând valoarea maximă în anul 2018 (296 de nave, ceea ce înseamnă cu 30% mai mult decât în anul 2012) și apoi numărul total de 290 de împingătoare și remorhere în anul 2021 (Tabelul I.15.). Conform Comisiei Dunării, România este singura țară în care numărul de împingătoare și remorhere a crescut din anul 2005. În toate celelalte țări de la Dunăre, tendințele au fost negative. În anul 2017, flota românească de unități motorizate în convoaiele împinse cuprindea în total 155 de împingătoare, cu o putere medie de cca. 1.100 kW (Anuarul statistic al Comisiei Dunării pe anul 2017). În plus, pe Dunăre se mai operau și 140 de remorhere în același an (Tabelul I.15.).

Flota românească de nave de marfă pe căi navigabile interioare este dominată de nave de marfă de dimensiune medie (capacitate de încărcare între 1.000 și 3.000 t), iar procentul de unități mari (cu capacitate de încărcare de peste 3.000 t) este nesemnificativ. Numărul de șlepuri autopropulsate de dimensiune medie crește, acesta fiind principalul factor de creștere a flotei de nave autopropulsate.

Componența de șlepuri autopropulsate și fără autopropulsie în România în perioada 2019 – 2021, pe capacități de încărcare ale navelor, este prezentată în Tabelele I.17 și respectiv I.18. După cum se poate vedea din Tabelul I.17, în anul 2021 flota de șlepuri autopropulsate includea 29% din unități de dimensiune mică (cu capacitate de încărcare sub 1.000 t), 66% din unități de dimensiune medie (capacitate de încărcare între 1.000 și 3.000 t) și 5% unități de dimensiuni mari (capacitate de încărcare peste 3.000 t). În ceea ce privește capacitatea totală de transport, procentul de șlepuri mici, medii și mari în anul 2021 era de 17%, 72% și respectiv 11%, (Tabelul I.17). Numărul total de șlepuri autopropulsate a crescut între anii 2019 și 2021, în principal datorită numărului de șlepuri de dimensiune medie, mai mare cu aproape 9% (Tabelul I.17).

Tabelul I.17. Componența șlepurilor autopropulsate în România, pe capacități de încărcare. Sursa: Eurostat

Capacitate de încărcare (t)	Număr de nave			Capacitate totală de transport (kt)			Putere (MW)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
999 sau mai puțin	39	38	38	30	30	30	15	15	15
Între 1000 și 2999	79	82	86	114	121	126	60	62	65
3000 sau peste	5	6	6	16	20	20	8	12	12
TOTAL	123	126	130	160	171	176	83	89	92

Tabelul I.18. Componența barjelor remorcate și împinse în România, pe capacități de încărcare. Sursa: Eurostat

Capacitate de încărcare (t)	Număr de nave			Capacitate totală de transport (kt)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
999 sau mai puțin	214	209	208	59	56	54
Între 1000 și 2999	799	790	774	1346	1335	1316
3000 sau peste	8	8	8	43	43	43
TOTAL	1021	1007	990	1448	1434	1413

Pe de altă parte, în anul 2021, flota de barje remorcate și împinse era compusă din 21% unități mici, 78% barje medii și mai puțin de 1% barje mari (Tabelul I.18). În perioada 2019 – 2021, numărul total de barje remorcate și împinse a scăzut, numărul de unități mici și medii scăzând cu câte 3% fiecare. În ceea ce privește capacitatea lor de transport, procentul de unități mici, medii și mari în anul 2021 a fost de 4%, 93% și respectiv 3% (Tabelul I.18).

Flota românească de nave pentru căile navigabile interioare este dominată de nave de mărfuri uscate, cu o cotă de peste 90% atât ca număr, cât și ca și capacitate de transport. Totuși, ponderea flotei de nave pentru mărfuri lichide crește, în special în ceea ce privește capacitatea totală de încărcare a navelor autopropulsate. După anul 2017, numărul total de nave autopropulsate a scăzut (Tabelul I.15.), însă capacitatea lor totală de transport a cunoscut o ușoară creștere (Tabelul I.16.), în timp ce flota de barje remorcate și împinse a fost redusă atât ca număr de nave (Tabelul I.15.), cât și ca și capacitate (Tabelul I.16.).

Vârsta medie a navelor de mărfuri pe căile navigabile interioare din România este între 35 și 40 de ani (Tabelul I.19). Componența flotei de nave de marfă a României în funcție de anul construcției este prezentată în Figurile I.37 – I.40. În baza de date Eurostat, navele cu motor (nave autopropulsate, remorchere și împingătoare) sunt împărțite în trei categorii de vârstă, în funcție de anul construcției: (1) 1974 sau înainte, (2) 1975 – 1999 și (3) 2000 sau după.

Tabelul I.19. Vârsta flotei de transport fluvial a României. Sursa: Comisia Dunării

Anul construcției	2019	2020	2021
1974 sau înainte	0	113	117
1975 – 1999	145	33	33
2000 sau după	15	25	26
TOTAL	160	171	176

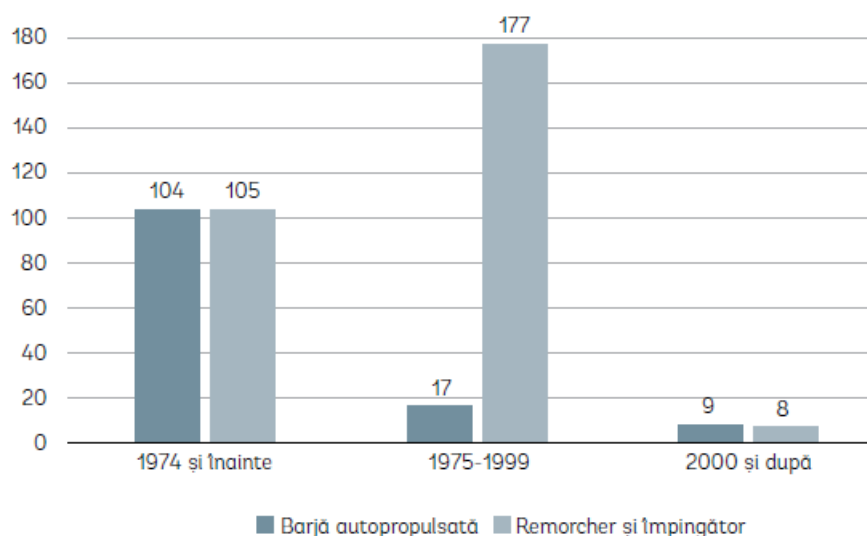


Figura I.37. Numărul de nave cu motor din România (în anul 2021), în funcție de anul construcției.

Sursa: Eurostat

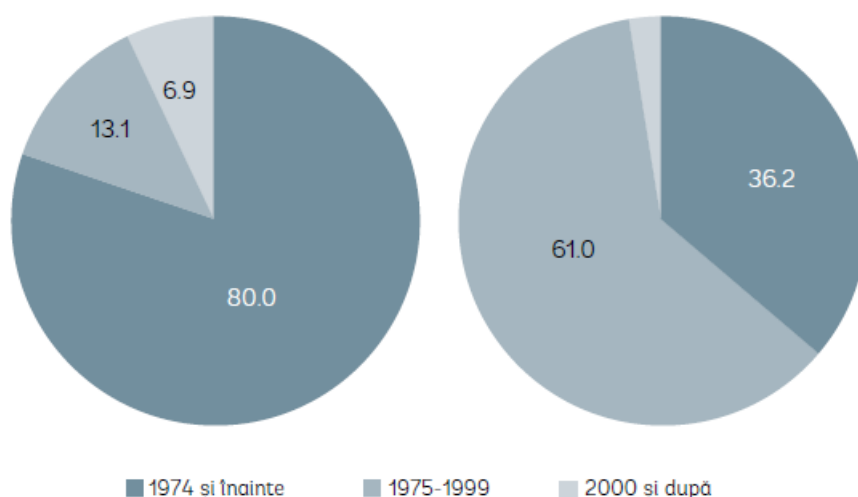


Figura I.38. Ponderea (%) din numărul total de nave autopropulsate (stânga) și remorhere și împingătoare (dreapta) în România (în anul 2021), în funcție de anul construcției. Sursa: Eurostat

Însă în ceea ce privește puterea motorului, situația arată ceva mai bine, navele mai noi fiind dotate cu motoare mai puternice. Așadar, distribuția puterii pe categorii de vârstă este mult mai echilibrată (Fig. I.39), în special în ceea ce privește remorherele și împingătoarele, unde navele care aparțin categoriei celei mai vechi au o pondere relativ mică, de cca. 20%.

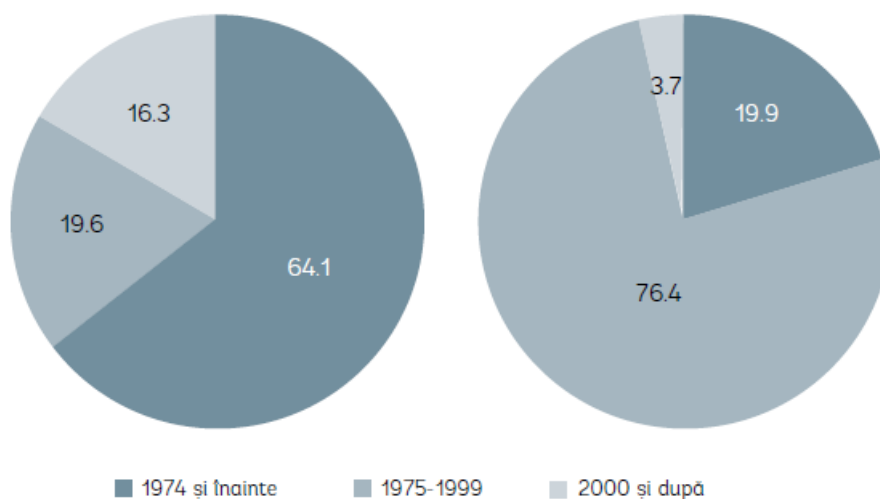


Figura I.39. Ponderea (%) de nave autopropulsate (stânga) și remorhere și împingătoare (dreapta) în ceea ce privește puterea motorului, în România (în anul 2021), în funcție de anul construcției. Sursa: Eurostat

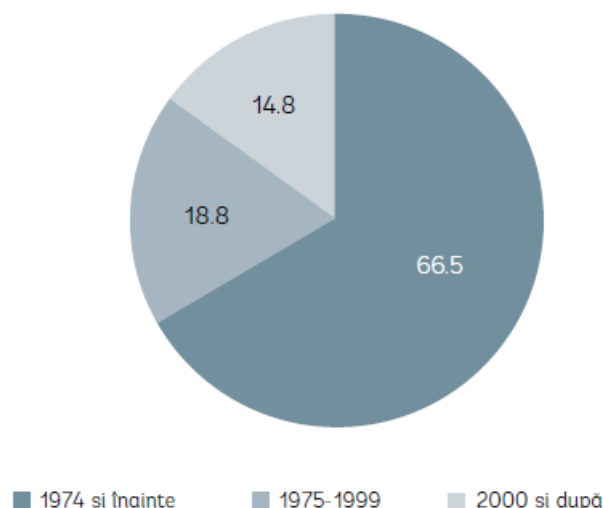


Figura I.40. Ponderea (%) capacității totale de transport a navelor autopropulsate, în România (în anul 2021), în funcție de anul construcției. Sursa: Eurostat

La fel, distribuția navelor autopropulsate pe categorii de vârstă pare mai echilibrată din punct de vedere al capacității totale de transport a acestora (Fig. I.40.), din nou deoarece capacitatea de încărcare a navelor mai noi este mai mare decât a celor vechi.

Distribuția pe vârste pentru întreaga flotă de nave de marfă a României (nave cu motor și nave nemotorizate în total), pe baza datelor colectate de Comisia Dunării, este ilustrată în Tabelul I.19. Aceste date arată că vârsta medie a navelor din flota României este între 35 și 40 de ani.

De mai mulți ani nu a avut loc nicio înnoire semnificativă a flotei românești de nave de marfă pentru transporturile fluviale, acest lucru afectând performanța flotei, ducând la costuri de întreținere mari și împiedicând conformarea cu standardele de mediu.

NAVROM – cea mai mare companie de transport naval din țară, cu o flotă de 400 de nave și o cotă de 27% din întreaga piață la Dunăre – a realizat un program extensiv de modernizare a flotei în anii 2006 și 2007, finanțat de IFC. Programul a inclus renovarea și înlocuirea motoarelor la 14 împingătoare de linie. Ulterior, programul a continuat cu fondurile proprii ale NAVROM, cu modernizarea a 7 împingătoare de manevră, patru împingătoare de 1600 CP cumpărate în perioada 2011 – 2015 și încă două împingătoare de linie de 2500 CP deja deținute de companie (IFC, 2021).

Însă în ultimii zece ani, companiile de transport naval care operează pe Dunăre au investit în principal în refacerea navelor existente, mai degrabă decât în achiziția de nave noi, ceea ce a dus la costuri ridicate cu întreținerea și nerespectarea cerințelor privind implementarea motoarelor de Etapa V și îndeplinirea termenelor stabilite de ADN pentru introducerea navelor cu cocă dublă și cu fund dublu. Ca urmare, o serie de nave sunt excluse de la navigația pe Dunăre (cu un anumit grad de toleranță, aplicându-se numai în cazul transportului de bunuri periculoase în interiorul teritoriului unei țări), astfel ducând la lipsa de capacitate a flotei de transport de bunuri periculoase.

Flota activă de mărfuri pe căile navigabile interioare în România este estimată la 60-70%. Datele, prezentate în textul anterior, se referă la toate navele raportate de România la Comisia Europeană (Eurostat) sau la Comisia Dunării. Aceasta ridică problema dimensiunii flotei active și a navelor operaționale, adică numărul de nave de marfă românești care au certificat valabil de navigabilitate. În

cea ce privește Dunărea, dat fiind faptul că un număr mare de nave arborează pavilionul altor state (de ex. Țările de Jos, Belgia, Malta și Panama), dimensiunea flotei active este de obicei estimată înregistrând numărul de nave care intră în porturi sau care trec prin ecluze. În acest scop, Comisia Dunării folosește datele statistice furnizate de cinci ecluze, dintre care ecluza navală de la Porțile de Fier I (date furnizate de Serbia) servește ca referință pentru Dunărea Inferioară.

Conform acestor date, numărul de nave în flota comercială activă (nave cu spațiu pentru marfă) care arborează pavilioanele țărilor membre ale Comisiei Dunării a fost estimat ca fiind o jumătate din toată flota la Dunăre (IFC, 2021). Însă datele furnizate în Martie 2023 de NAVROM arată că procentul de nave active din flota națională ar putea fi considerabil mai mare decât această estimare, dat fiind faptul că NAVROM are în prezent 78% din navele sale fără autopropulsie în exploatare.

Flota de pasageri pe căile navigabile interioare din România (operată de operatori naționali) este mică, stagnează și concentrată pe zona Delta Dunării. Numărul de pasageri transportați de flota românească a scăzut treptat în perioada 2014 – 2019 (cu -36% în total), apoi a crescut în anii 2020 și 2021 (+31%), după cum se poate vedea din Tabelul I.20. Însă acest număr este de 4-5 ori mai mic decât valoarea maximă de 660.000 de persoane, înregistrată în anul 1998. În general, transportul de călători pe căile navigabile interioare este considerat scăzut. Transportul de pasageri este concentrat în zona Deltei Dunării (distanța medie de transport fiind de cca. 50 km în perioada 2018 – 2021) și este caracterizat de o sezonabilitate ridicată (cu vârfuri anuale în perioada iulie – septembrie), gradul de sezonabilitate și amplitudinea acesteia crescând în timp (Fig. I.41). Conform informațiilor disponibile, în prezent nu există proprietari de nave fluviale de croazieră din România.

Tabelul I.20. Transportul național de pasageri pe căile navigabile interioare.

Transportul de pasageri pe căile navigabile interioare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Număr de călători (mii persoane)	150	173	169	156	133.5	120	111	134	146
Procentul anual de schimbare (%)		+15.3	-2.3	-7.7	-14.4	-10.1	-7.5	+20.7	+9.0
Nr. de călători-km realizați (milioane persoană-km)						6	6	7	

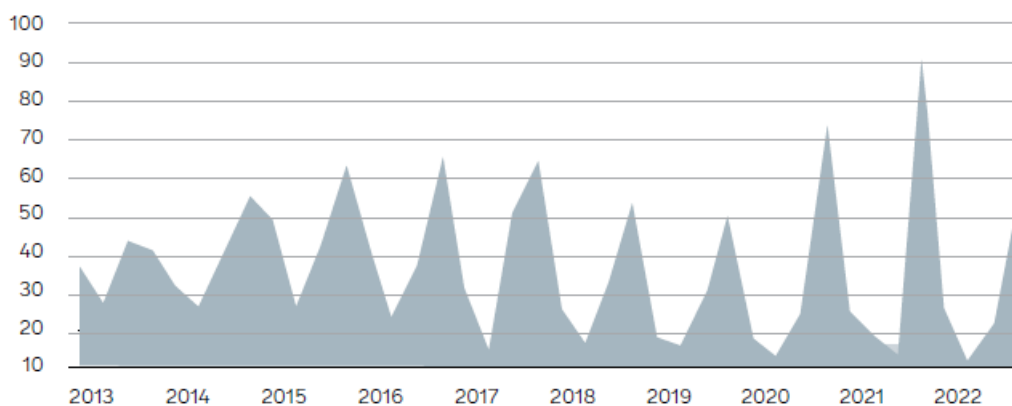


Figura I.41. Transportul de pasageri pe căile navigabile interioare din România, executat de operatori naționali (mii persoane). Sursa: CEIC

Flota de nave de marfă pe căile navigabile interioare din România este destul de diversă în ceea ce privește formele de proprietate, tipurile de mărfuri transportate de companiile de transport naval și tipurile de servicii oferite de acestea. Proprietatea companiilor de transport publice și private este echilibrată. Nu există specializare a companiilor de transport naval pe tipuri de mărfuri. Toate companiile transportă diferite tipuri de mărfuri și oferă o gamă largă de servicii.

1.2.3.3 Logistica transportului de marfă pe apă

În ceea ce privește logistica și fluxurile de mărfuri, volumul de mărfuri efectuat de sectorul transporturilor navale din România a totalizat 88,8 milioane de tone în anul 2022, din care 60,3 milioane de tone pe rute maritime către/din porturile maritime și fluvio-maritime ale țării și 28,6 milioane de tone pe sectorul românesc fluvial al Dunării. Pentru ambele segmente, portul Constanța domină fluxurile de marfă, deși cu proporții diferite.

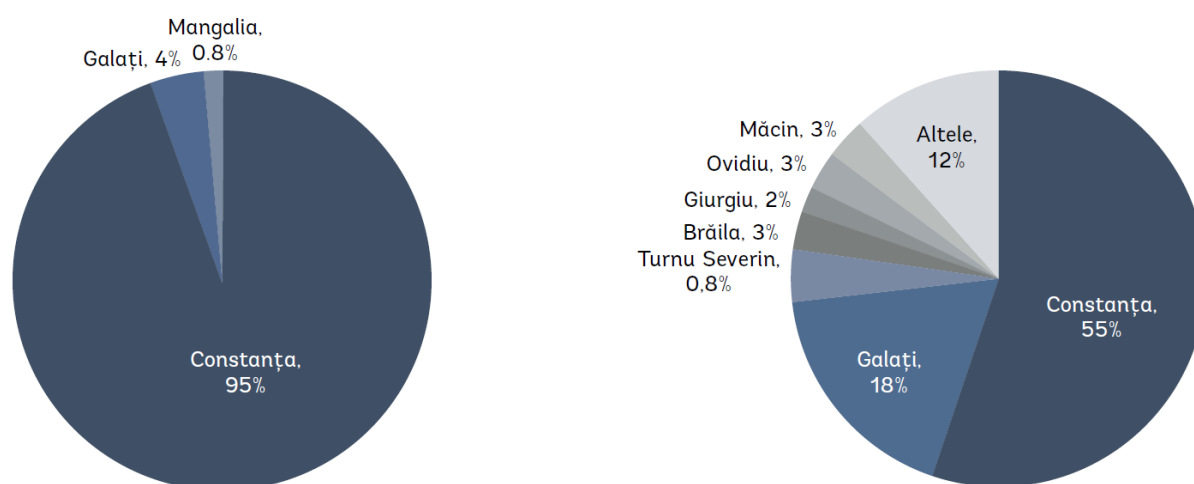


Figura 1.42. Transport pe apă în porturile românești.

Stânga: Trafic maritim în porturile maritime și maritim-fluviale; Dreapta: Trafic pe căi interioare în porturile fluviale

În ceea ce privește volumul, traficul maritim este dominat în mare măsură de mărfuri vrac solide (56%), urmat de mărfuri vrac lichide (28,4%) și de mărfuri containerizate (8,7%). În ceea ce privește căile navigabile interioare, traficul fluvial este și mai dominat de mărfuri vrac solide (79%), urmate de produsele petroliere (12,2%) și mărfurile generale (4,5%). În ceea ce privește piața transportului fluvial, este de remarcat tendința foarte scăzută de containerizare, volumele recente scăzând cu mult sub 2.000 TEU pe an, cu un trafic de containere pe căile navigabile interioare foarte mic până la inexistent. Acest lucru explică o cotă de piață scăzută și o poziție competitivă slabă a sistemului de transport pe căile navigabile interioare pentru fluxurile containerizate, în comparație cu sistemele de transport maritim și pe uscat (rutier și feroviar).

În ceea ce privește tiparele O/D ale fluxurilor comerciale maritime, datele arată dominația comerțului extra-UE cu mărfuri vrac solide și lichide față de comerțul intra-UE în comerțul containerizat. Chiar și așa, itinerariile și rotațiile rețelei de transport maritim sunt rareori organizate ca simple călătorii directe dus-întors între parteneri comerciali de origine/destinație (O/D), în special pentru serviciile de transport cu containere.

Tabelul I.21. Export de mărfuri transportate din porturi maritime după flux, tip de mărfuri și O/D

Țări	Total	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Turcia	3,6	0,7	0,1	0,4	0,1	-	-	0,1	0,1	0,0	0,3	0,0	0,0	-	1,0	-	-	-	-	0,7	0,2
Spania	3,2	2,0	-	-	0,1	-	0,0	0,1	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,0	0,1
Egipt	2,8	2,2	-	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,4	0,0
Iordania	1,7	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Olanda	1,6	1,5	-	-	0,0	-	-	0,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Iran	1,3	1,3	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Coreea	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Israel	1,2	0,8	-	-	0,0	-	-	0,2	-	-	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,1	0,0
Altele	13,5	8,1	0,8	0,5	0,3	-	0,1	1,6	0,1	0,0	0,9	0,0	0,1	-	0,1	-	-	-	-	0,7	0,2
Total	30,1	19,4	0,8	1,0	0,6	-	0,1	2,0	0,3	0,9	1,3	0,0	0,2	-	1,1	-	-	-	-	2,1	0,5

Tabelul I.22. Import de mărfuri transportate din porturi maritime după flux, tip de mărfuri și O/D

Țări	Total	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Rusia	10,0	-	6,8	0,1	0,0	-	0,0	2,1	0,8	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Turcia	6,6	0,0	1,4	1,1	0,0	0,0	0,0	0,8	0,5	0,9	1,1	0,0	0,0	0,0	0,1	-	-	0,0	0,0	0,6	0,0
Kazahstan	1,5	-	1,5	-	-	-	-	0,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grecia	1,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,5	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,2	0,0
Egipt	1,4	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	0,0	-	0,6	0,0
Brazilia	0,9	0,4	-	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Africa de Sud	0,9	-	0,0	0,8	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
China	0,8	-	-	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,3	0,0
Ucraina	0,7	0,5	-	-	0,1	-	-	-	0,0	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altele	6,1	0,3	1,6	0,6	0,1	0,0	0,0	1,1	1,5	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,3	0,1
Total	30,1	1,2	11,3	3,3	0,4	0,0	0,0	4,7	3,6	1,2	1,9	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	-	0,0	0,0	2,0	0,1

I.3 Performanța sectorului și stabilirea reperelor (benchmarking)

Un sistem eficient de transport naval este un motor cheie pentru competitivitatea afacerilor și creșterea economică. Deoarece sunt aspecte controlabile ale lanțurilor globale de aprovizionare, sistemele de transport naval merită o atenție deosebită în ceea ce privește competitivitatea și eficiența comercială a unei țări. Impactul performanței transportului naval și eficiența logistică a mărfurilor atât asupra industriei, cât și asupra comerțului a fost studiat pe larg. Cu toate acestea, dintr-o perspectivă strategică, analiza performanței și eficienței sectorului de transport naval este una dintre condițiile esențiale pentru

identificarea decalajelor și blocajelor din sector și pentru a sugera recomandări pentru dezvoltarea de planuri strategice.

1.3.1 Capacitatea și performanța flotei

Deoarece România are un număr redus de nave maritime înregistrate și/sau operate, accentul acestei secțiuni se va concentra pe flota fluvială formată din combinații de barje și împingătoare. Privind cererea de transport față de capacitatea flotei din ultimul deceniu, volumul mediu de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare a fost de aproape 30 de milioane de tone raportat la o dimensiune a flotei de aproximativ 1.800 de unități în medie, din care barjele împinse reprezintă 78%.

Pentru a analiza bilanțurile cererii și ofertei pentru sistemul de transport pe căile navigabile interioare din România pentru flota fluvială, se estimează o capacitate dinamică anuală de transport prin înmulțirea capacității statice a flotei cu posibilele călătorii dus-întors între porturile interioare (fluviale și fluvio-maritime) și portul Constanța. Capacitatea obținută este apoi ajustată pentru a lua în considerare restricțiile sezoniere pentru navigație în parametri normali, presupuse a fi 90 de zile pe an, iar această valoare din urmă este o medie ponderată pe 3 ani a restricțiilor meteorologice pe 29 de zile (datorită ceții și vântului) pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și media pe 110 zile a nivelului apei și a altor restricții pe fluviul Dunărea.

Tabelul 1.23. Utilizarea capacității a flotei de căi interioare din România (2010-2021)

Capacitate / An	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capacitate statică	3,14	3,16	3,16	3,19	3,26	3,28	3,29	3,19	3,19	3,16
Capacitate dinamică medie	183,57	184,96	185,08	186,82	190,65	191,70	192,63	186,82	186,47	184,61
Capacitate dinamică	112,96	113,82	113,89	114,97	117,33	117,97	118,54	114,97	114,75	113,61
Volum marfă	27,95	26,86	27,83	30,02	30,48	29,04	29,71	33,26	30,52	32,12
Capacitate utilizată	24,7%	23,6%	24,4%	26,1%	26,0%	24,6%	25,1%	28,9%	26,6%	28,3%

După cum se arată în Tabelul 1.23, doar 26% din capacitatea existentă a flotei a fost utilizată în medie în ultimii 10 ani, ceea ce denotă un factor de utilizare foarte scăzut. În acest ritm, întreaga cerere anuală ar putea fi efectuată în 10 călătorii dus-întors, față de o capacitate dinamică disponibilă teoretică de aproximativ 36 de călătorii dus-întors pe an. Acest lucru lasă o capacitate inactivă uriașă și indică o rentabilitate semnificativ scăzută a activelor, așa cum este reflectată și de vârsta foarte înaintată a flotei.

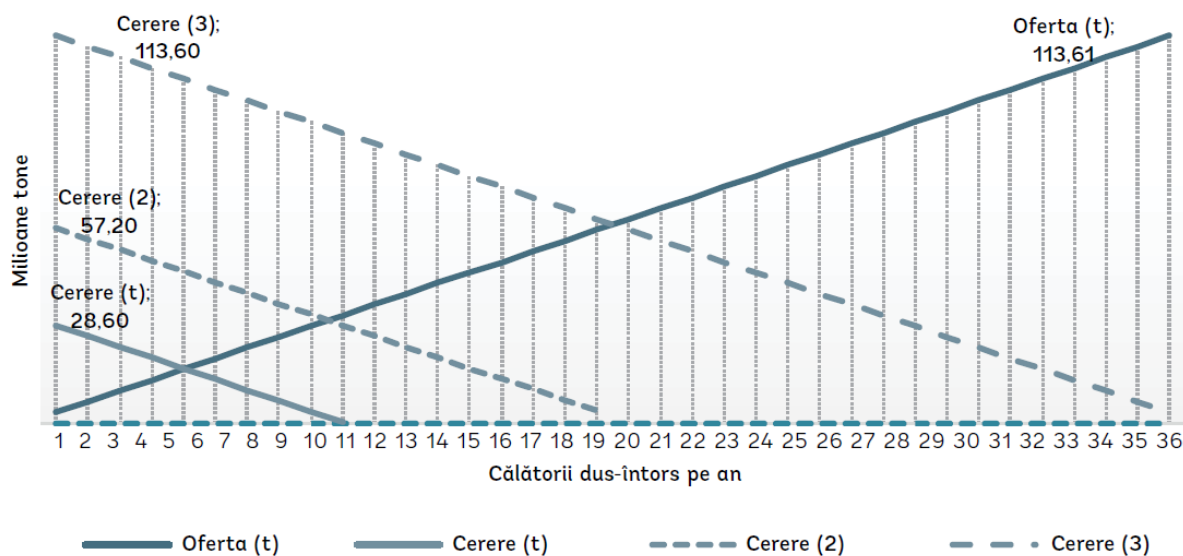


Figura I.43. Creșterea utilizării flotei de căi interioare și a ratelor curselor dus-întors pe măsură ce cererea crește (bază 2021)

Un tipar similar se observă și pe Dunărea maritimă, unde navele maritime navighează pe brațul Sulina, parțial încărcate, cu mult sub capacitatea proiectată a canalului pentru nave de până la 8.500 tone (DWT) complet încărcate (sau 20.000 tone (DWT) parțial încărcate). Utilizarea scăzută a navelor este un alt simptom al supracapacității flotei pe brațul Sulina, care necesită, de asemenea, considerații strategice.

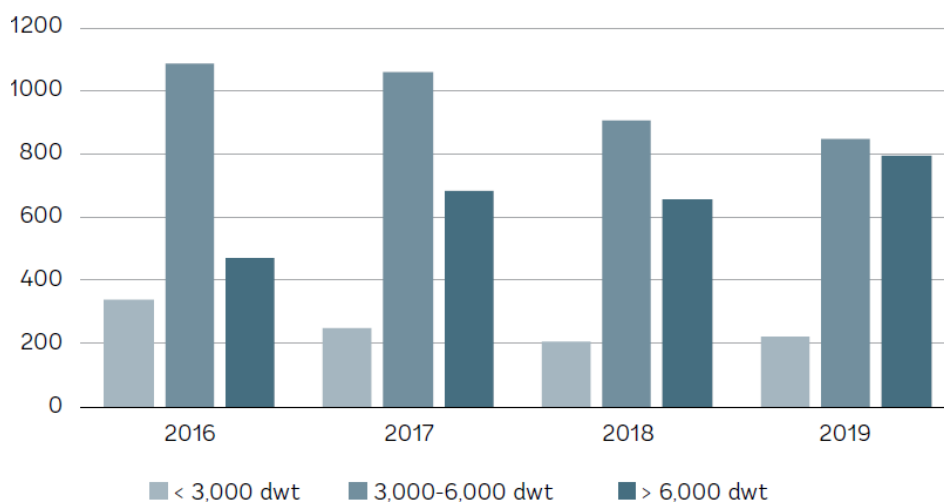


Figura I.44. Trafic maritim pe Dunărea maritimă după volum și dimensiune navă

O modalitate de a aborda supracapacitatea, menținând constantă componenta de ofertă, este creșterea cererii prin transferarea transportului de mărfuri de la sistemele de transport terestre la sistemul de transport pe căile navigabile interioare. Există numeroase motive pentru a încuraja transferul modal, inclusiv în ceea ce privește costurile de transport mai scăzute, emisiile mai scăzute, economiile de consum de combustibil, aglomerare redusă și costurile mai mici de întreținere a drumurilor/căilor ferate. Cu toate acestea, menținerea constantă a volumelor transportate pe parcursul ultimului deceniu sugerează o lipsă de stimulente pentru a atrage migrația mărfurilor de la transportul terestru la transportul fluvial. În prezent, MTI își propune să crească transportul de marfă pe Dunăre cu 15% între sfârșitul anului 2022 și sfârșitul anului 2026 într-o manieră durabilă, în acest sens putând fi folosit un set de măsuri care încorporează stimulente bazate pe piață, standarde de performanță, scheme de taxare

rutieră și alte măsuri tehnice și economice ca parte a unei strategii mai ample de reîntinerire a transportului pe căile navigabile interioare pentru a-l plasa în centrul competitivității comerciale și al dezvoltării economice.

1.3.2 Performanțele și eficiența porturilor

Performanța porturilor este o componentă de bază în performanța și strategia de transport naval. Înțelegerea gradului în care un sistem portuar este eficient sau nu este esențială pentru dezvoltarea și elaborarea de strategii nu numai privind planificarea portuară, capacitatea, competiția și guvernanta, ci și aspectele transversale, cum ar fi conexiunile cu hinterlandul și logistica intermodală.

Există mai multe abordări pentru calcularea performanței porturilor, cele mai utilizate fiind măsurătorile de performanță la un anumit moment dat și metodele care utilizează indici de productivitate, care sunt adesea grupate în seturi de Indicatori Cheie de Performanță (KPI) care acoperă diferite aspecte funcționale și operaționale ale unui sistem portuar. În special în ultimul deceniu, au existat o mulțime de date derivate din urmărirea prin satelit a navelor, din programele de transport și rapoartele de productivitate portuară. Folosind datele din aceste surse și combinându-le cu date empirice despre rapoartele de productivitate portuară, cum ar fi Indicele de Productivitate pentru Port de Containere al Băncii Mondiale (CPPI), Baza de Date privind Productivitatea Portuară Journal of Commerce (JOC), indicatorii de performanță portuară UNCTAD, seturile de date PIANC și WBR, a fost compilat un set de KPI operaționali privind operațiunile cu containere și mărfuri vrac uscate atât pentru porturile din România, cât și pentru porturile regionale și internaționale selectate.

Pentru operațiunile de containere, portul românesc Constanța este comparat cu concurenții regionali din Marea Neagră (Poti, Varna), concurenții din rețeaua din Estul Mediteranei (Ambarli, Pireu, Gioia Tauro, Port Said) și porturi comparabile selectate din America Latină (Buenos Aires, Callao, Rio Grande și Santos). Obiectivul analizei comparative a operațiunilor portuare cu containere ale portului Constanța față de un set selectat de porturi comparabile are ca scop furnizarea celor mai bune repere regionale și internaționale pentru Constanța, dat fiind numărul limitat de porturi comparabile din Marea Neagră.

Analizând fișa informativă KPI prezentată mai jos, cifrele pentru productivitatea brută a terminalelor, bazate pe 360 de zile de operare pe an, arată că pentru operațiunile cu containere portul Constanța este lider în Marea Neagră, dar este sub porturile internaționale și cu mult sub hub-urile regionale de transbordare. Aceste rezultate sunt reflectate și atunci când ne uităm la productivitatea zonei perimetrului de containere. Analizând în continuare productivitatea danelor, inconsecvente la început, reflectă condițiile de piață și scară ale operațiunilor cu containere în portul Constanța, dar și capacitatea lor de dezvoltare pe termen lung. În acest context, operatorul terminalului de containere din Constanța are în vedere reconfigurarea capacității neutilizate a terminalului pentru dezvoltarea danelor și operațiunilor de transfer de tip Ro-Ro.

Tabelul 1.24. KPI-uri selectate pentru operațiuni cu containere pentru portul Constanța și porturile comparabile selectate

Port	Prod. brută TEU/zi	Port	TEU/zi/m ²	Port	Rang CPPI 2022
Constanța	2.142	Constanța	0,004	Constanța	272
Burgas	695	Burgas	0,003	Burgas	195
Poti	834	Marport	0,02	Varna	225
Marport	4.153	Pireu	0,015	Odesa	209
Pireu	12.972	Callao	0,015	Novorossiysk	172
Gioia Tauro	9.649	BTP Santos	0,009	Poti	226
Buenos Aires	1.077	Buenaventura	0,02	Port Said	15
Callao	2.718	Buenos Aires	0,003	Pireu	101
BTP Santos	2.704			Gioia Tauro	65

Tabelul I.25. Fișa de informații KPI pentru porturile maritime și de pe căile interioare ale României în comparație cu porturi comparabile regionale și internaționale.

Burgas		Poti		Constanța	
Capacitate > 200.000 TEU/an – Bulgaria		Capacitate > 200.000 TEU/an – Georgia		Capacitate > 500.000 TEU/an – România	
Specializare	Container	Specializare	Container	Specializare	Container
Suprafață totală (m ²)	266.104	Suprafață totală (m ²)	490.000	Suprafață totală (m ²)	810.000
Productivitate dană (cont./oră)		Productivitate dană (cont./oră)		Productivitate dană (cont./oră)	
Productivitate brută (TEU/zi)	697	Productivitate brută (TEU/zi)	834	Productivitate brută (TEU/zi)	2.142
Trafic (TEU/an)	252.310	Trafic (TEU/an)	302.082	Trafic (TEU/an)	775.000
Marport (Ambarli)		Pireus		Gioia Tauro	
Capacitate > 1.000.000 TEU/an – Turcia		Capacitate > 3.000.000 TEU/an – Grecia		Capacitate > 3.000.000 TEU/an – Italia	
Specializare	Container	Specializare	Container	Specializare	Container
Suprafață totală (m ²)	350.000	Suprafață totală (m ²)	900.000	Suprafață totală (m ²)	4.400.000
Productivitate dană (cont./oră)		Productivitate dană (cont./oră)		Productivitate dană (cont./oră)	
Productivitate brută (TEU/zi)	4.153	Productivitate brută (TEU/zi)	12.972	Productivitate brută (TEU/zi)	9.649
Trafic (TEU/an)	1.503.254	Trafic (TEU/an)	4.696.000	Trafic (TEU/an)	3.493.000
Tecon Rio Grande		El Callao Muelet Sur		Santos Brasil	
Capacitate > 500.000 TEU/an – Brazilia		Capacitate > 1.000.000 TEU/an – Peru		Capacitate > 1.500.000 TEU/an – Brazilia	
Specializare	Container	Specializare	Container	Specializare	Container
Suprafață totală (m ²)	735.000	Suprafață totală (m ²)	270.000	Suprafață totală (m ²)	596.000
Productivitate dană (cont./oră)	90	Productivitate dană (cont./oră)	34	Productivitate dană (cont./oră)	100
Productivitate brută (TEU/zi)	1.430	Productivitate brută (TEU/zi)	4.150	Productivitate brută (TEU/zi)	5.187
Trafic (TEU/an)	517.609	Trafic (TEU/an)	1.502.375	Trafic (TEU/an)	1.877.729

TERMINAL PORT MĂRFURI VRAC					
Constanța		Galați		Tulcea	
Capacitate > 10.000.000 tone/an – România		Capacitate > 5.000.000 tone/an – România		Capacitate > 1.000.000 tone/an – România	
Specializare	Mărfuri vrac – minerale	Specializare	Mărfuri vrac	Specializare	Mărfuri vrac
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	
Productivitate dană (tone./oră)	4.348 – 1.217	Productivitate dană (tone./oră)		Productivitate dană (tone./oră)	
Productivitate dană (tone./navă)	5.698	Productivitate dană (tone./navă)	10.607	Productivitate dană (tone./navă)	
Productivitate dană (tone./navă)	5.698	Productivitate brută (tone/zi)	15.793	Productivitate brută (tone/zi)	3.834
Productivitate brută (tone/zi)	43.878	Trafic (tone/an)	5.717.200	Trafic (tone/an)	1.388.000
Trafic (tone/an)			15.851.000		
Capacitate > 1.000.000 tone/an – România		Capacitate < 1.000.000 tone/an – România		Capacitate < 1.000.000 tone/an – România	
Specializare	Bulk cargo	Specializare		Specializare	
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	
Productivitate dană (tone./oră)		Productivitate dană (tone./oră)	74	Productivitate dană (tone./oră)	49
Productivitate dană (tone./navă)	1.131	Productivitate dană (tone./navă)	853	Productivitate dană (tone./navă)	3.970
Productivitate brută (tone/zi)	3.746	Productivitate brută (tone/zi)	1.489	Productivitate brută (tone/zi)	987
Trafic (tone/an)	1.356.000	Trafic (tone/an)	539.000	Trafic (tone/an)	357.273
Drobeta		Estacao Cujubinizinho		TERFRON	
Capacitate > 1.000.000 tone/an – România		Capacitate < 3.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate < 5.000.000 tone/an – Brazilia	
Specializare	Mărfuri vrac	Specializare	Export cereale	Specializare	Export cereale
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	
Productivitate dană (tone./oră)		Productivitate dană (tone./oră)	1.128	Productivitate dană (tone./oră)	549
Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)	
Productivitate brută (tone/zi)	3.106	Productivitate brută (tone/zi)	4.910	Productivitate brută (tone/zi)	8.368
Trafic (tone/an)	1.124.400	Trafic (tone/an)	1.777.385	Trafic (tone/an)	3.029.359
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira		Porto do Acu-Termina de Minerio		Shoungang Hierro-San Nicolas Peru	
Capacitate > 100.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 20.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 20.000.000 tone/an – Peru	
Specializare	Export minerale	Specializare	Export minerale	Specializare	Export minerale
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	
Productivitate dană (tone./oră)	5.844	Productivitate dană (tone./oră)	3.505	Productivitate dană (tone./oră)	2.847
Productivitate dană (tone./navă)	264.977	Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)	48.009
Productivitate brută (tone/zi)	464.075	Productivitate brută (tone/zi)	59.171	Productivitate brută (tone/zi)	56.630
Trafic (tone/an)	167.995.183	Trafic (tone/an)	21.419.893	Trafic (tone/an)	20.050.060
Porto Sudeste do Brasil		Terminal Vila do Conde		T6 Argentina	
Capacitate > 10.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 10.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 10.000.000 tone/an – Argentina	
Specializare	Export minerale	Specializare	Export cereale	Specializare	Export cereale
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	2.000.000
Productivitate dană (tone./oră)	4.128	Productivitate dană (tone./oră)	1.430	Productivitate dană (tone./oră)	1.388
Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)	22.833
Productivitate brută (tone/zi)	51.179	Productivitate brută (tone/zi)	36.578	Productivitate brută (tone/zi)	27.753
Trafic (tone/an)	18.526.943	Trafic (tone/an)	13.241.379	Trafic (tone/an)	10.046.455
Terbian-Terminal Bianchini		Hidroviás do Brasil Miritituba		Santos-TGG	
Capacitate > 5.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 5.000.000 tone/an – Brazilia		Capacitate > 5.000.000 tone/an – Brazilia	
Specializare	Export cereale	Specializare	Export cereale	Specializare	Export cereale
Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)		Suprafață totală (m ²)	340.000
Productivitate dană (tone./oră)	1.352	Productivitate dană (tone./oră)	1.866	Productivitate dană (tone./oră)	1.295
Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)		Productivitate dană (tone./navă)	63.134
Productivitate brută (tone/zi)	17.271	Productivitate brută (tone/zi)	15.509	Productivitate brută (tone/zi)	24.242
Trafic (tone/an)	6.252.209	Trafic (tone/an)	5.614.219	Trafic (tone/an)	8.775.558

Pentru operațiunile cu mărfuri vrac uscate, portul maritim românesc Constanța, inclusiv zona Midia, și porturile fluvio-maritime Galați, Brăila, Tulcea, Mangalia și Drobeta sunt comparate cu un set de porturi de cereale și minerale din America Latină care acoperă atât porturile maritime, cât și porturile situate pe căile navigabile interioare. Setul de comparatori de referință a fost selectat cu atenție pentru a include atât porturile maritime de dimensiuni medii (Santos, Rosario), cât și porturi fluvio-maritime (Buenaventura), în moduri care încearcă să imite condițiile de localizare și de piață ale operațiunilor cu mărfuri vrac uscate din România, cât și porturi mari și porturi panamericane de top (Shoungghan, Callao) specializate în manipularea mărfurilor vrac uscate, care permit compararea cu vârfurile de productivitate și cu cele mai bune repere din clasă.

Analiza KPI-urilor de performanță în porturile care manipulează mărfuri vrac uscate arată o imagine ușor diferită față de porturile cu terminale de containere. În ansamblu, productivitatea brută pe tonă-zi în portul Constanța este în partea superioară, deși încă sub cele mai performante porturi care operează minerale din America Latină. Pentru porturile fluvio-maritime, portul Galați are de asemenea performanțe bune la productivitatea brută, însă aceasta scade cu aproape 60% pentru celelalte mari porturi fluvio-maritime Brăila, Tulcea și fluviale (Drobeta-Turnu Severin). Când ne uităm la volumul de tone manipulate pe navă operată, portul Galați depășește portul Constanța, dar ambele porturi înregistrează performanțe mai scăzute decât porturile similare internaționale. În ceea ce privește performanțele de depozitare și stocare, portul Galați prezintă o performanță ridicată echivalentă în raport cu porturile fluvio-maritime similare, în timp ce portul Constanța are scoruri slabe, chiar mult sub porturile Galați și Brăila.

Tabelul 1.26. KPI selectați pentru operațiuni cu vrac uscat pentru portul Constanța și porturile comparabile selectate, regionale și internaționale

Port	Prod. brută tonă/zi	Port	Tone/navă	Port	Tone/zi/m ²
Constanța	43.787	Constanța	5.698	Constanța	0,003
Galați	15.793	Galați	10.607	Galați	0,018
Tulcea	3.834	Brăila	1.131	Brăila	0,009
Brăila	3.746	Midia	853	Midia	0,001
Midia	1.489	Mangalia	3.970	Mangalia	0,004
Mangalia	987	Buenaventura cereale	13.176	Drobeta	0,023
Drobeta	3.106	Callao multi.	13.473	Buenaventura	0,050
Buenaventura cereale	26.243	Shoungghan minerale	48.009	Rosario	0,014
Rosario cereale	27.753	Rosario cereale	22.833	Shoungghan	0,038
Shoungghan minerale	56.630			Callao	0,037
Callao minerale	55.120			Santos	0,010

În timp ce KPI-urile porturilor pot fi utili pentru a reflecta și compara operațiuni luate la un anumit moment dat, așa cum s-a subliniat mai sus, aceștia nu reușesc să surprindă și să analizeze comparativ eficiențe tehnice și sursele acestora. Este foarte important să se sublinieze diferența fundamentală dintre eficiența portuară, care denotă o măsurătoare dinamică a productivității output/input față de KPI-urile portuare, care sunt adesea indicatori statici la momente date ai măsurătorilor de activitate unice

sau combinate, cum ar fi TEU manipulat pe zi sau tona manipulată pe navă (după cum se arată de mai sus).

Pentru a completa și a rezolva neajunsurile de la analiza KPI, a fost efectuată o analiză a eficienței cu date panel folosind Data Envelopment Analysis (DEA) pentru măsurarea și compararea eficienței portuare a României atât în timp, din anul 2017 până în anul 2022, cât și transversal față de porturile și terminalele selectate și menționate mai sus.

Rezultatele arată că în ultimii 5 ani performanța porturilor românești a fost cu 20% mai mică decât performanța medie a porturilor comparabile luate ca reper din afara regiunii și cu până la 30% sub potențialul optim al acestora. Pentru operațiunile cu containere, rezultatele confirmă supremația performanțelor portului Constanța în Marea Neagră, dar evidențiază și faptul că portul se află cu mult sub porturile comparabile de frontieră din Marea Mediterană și America Latină. Pentru operațiunile cu mărfuri vrac uscate, rezultatele arată că portul Galați este cel mai eficient dintre porturile românești, deși Constanța a cunoscut cea mai mare creștere a eficienței de la an la an. Chiar și așa, porturile din România pot încă îmbunătăți eficiența dacă doresc să ajungă din urmă cele mai performante terminale de cereale și mărfuri vrac uscate din lume.

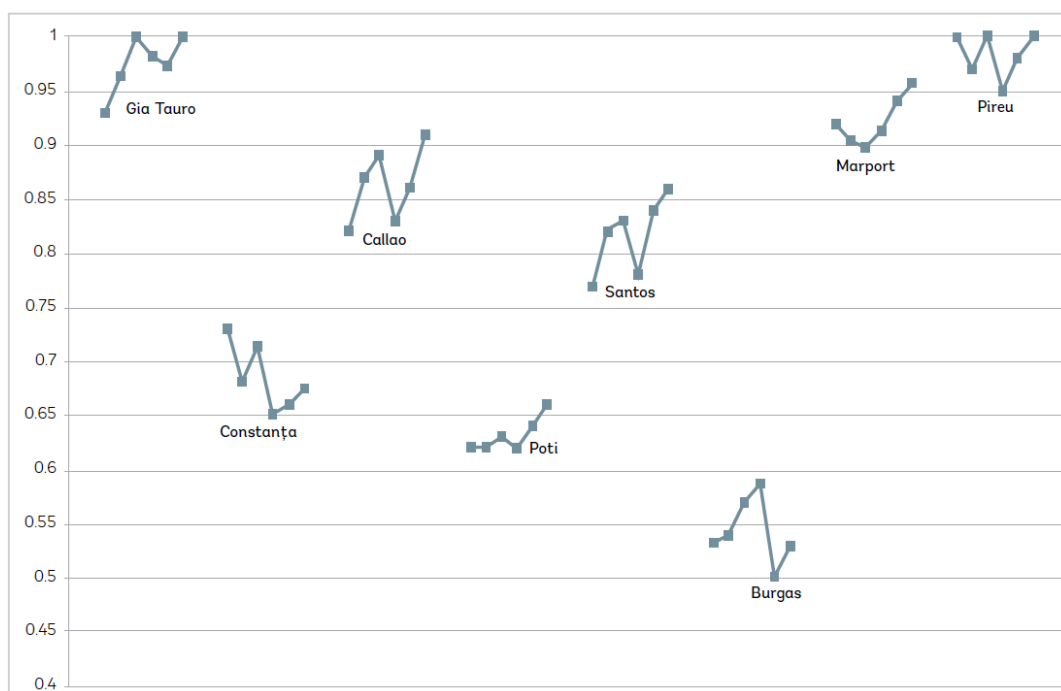


Figura I.45. Evoluția scorurilor de eficiență pentru terminalele de containere pentru portul Constanța și porturile comparabile selectate (2017 – 2022)

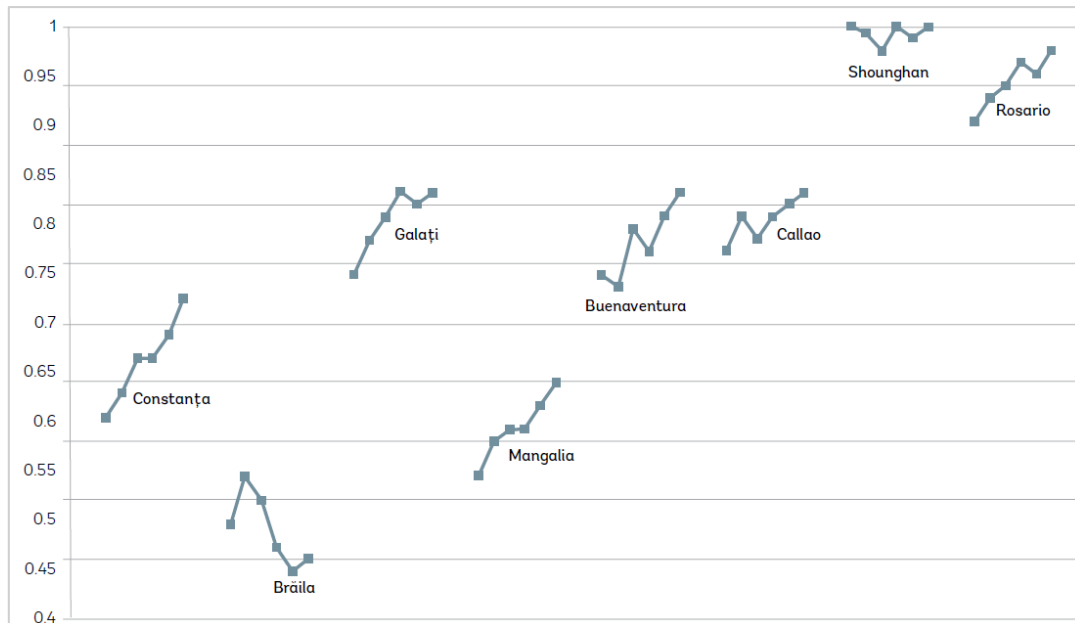


Figura 1.46. Evoluția scorurilor de eficiență pentru porturi de mărfuri vrac uscate pentru România și porturile comparabile selectate (2017-2022)

O analiză suplimentară a folosit Indicele de Productivitate Malmquist (MPI) pentru a examina sursele de (in)eficiență și a constatat că obstacolul în calea productivității portuare a fost determinat în mare parte de o deteriorare abruptă tehnicii (progresul tehnologic) de-a lungul timpului, în comparație cu pierderi mai puțin severe de eficiență propriu-zisă și câștiguri marginale din eficiența determinată de scara operațiunilor.

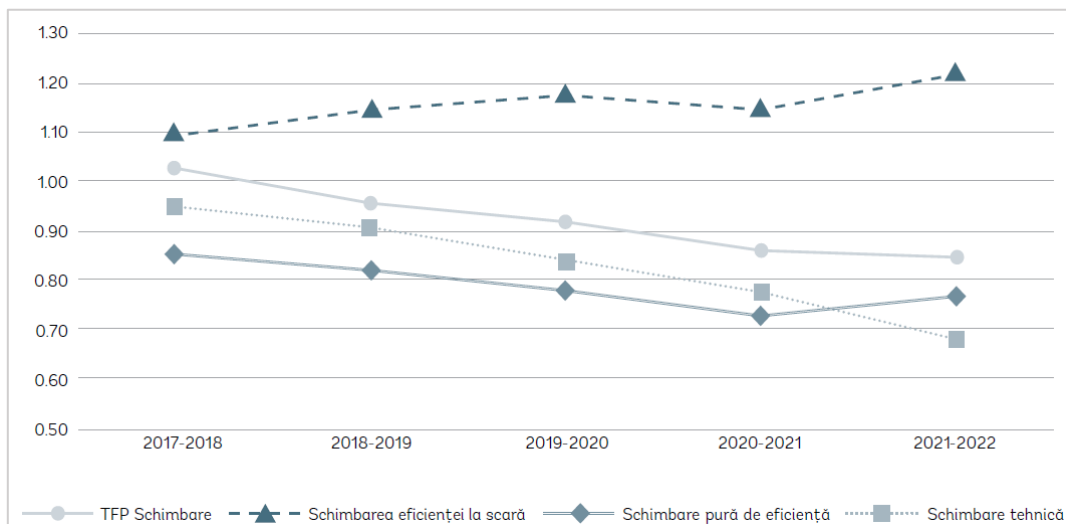


Figura 1.47. Valorile medii ale MPI și sursele sale de eficiență pentru eșantionul de porturi românești, an-de-an

Imaginea generală din analizele KPI și DEA este cea a unei performanțe generale medii sau ușor peste medie a porturilor din România în comparație cu porturile din Marea Neagră și porturile regionale, dar cu performanțe scăzute până la (uneori) slabe în comparație cu hub-urile terminalelor internaționale și porturile gateway globale. Analiza arată că, în general, există o capacitate portuară amplă pentru satisfacerea cererii existente și pe termen scurt, ceea ce sugerează că orice extindere potențială ar trebui direcționată către cererea viitoare pe termen lung sau către cererea dedicată generată de utilizatori.

Analiza arată, de asemenea, că în ceea ce privește nivelurile de productivitate, există o mare variație între porturi în funcție de tipul de trafic sau de marfă manipulat, precum și în funcție de localizare și amplasament operațional. Pentru prima componentă, operațiunile cu cereale și mărfuri vrac uscate înregistrează performanțe mai mari beneficiind, printre altele, de investiții tehnologice la portul Constanța și de recenta modernizare și extindere a terminalelor din portul Galați. Deși această performanță ridicată nu pare să fie replicată în alte porturi care operează mărfuri vrac uscate, ea indică faptul că aglomerația recent experimentată în portul Constanța și în alte porturi este în mare măsură determinată de ineficiența conexiunilor terestre și a sistemelor de transport intermodal aferente. Pentru componenta din urmă, productivitatea danelor la nivel local este clar sub cele mai bune standarde internaționale din clasă, din cauza, cel puțin parțial, echipamentelor vechi și ineficiente de manipulare de la navă la țărm, precum și a debarcaderelor și cheiurilor degradate din unele porturi și terminale. Acest lucru evidențiază lacune mai ample observate în managementul și întreținerea activelor portuare în România. În special, practicile actuale de management și operaționale din majoritatea porturilor maritime și fluviale nu par să folosească niciun sistem de management al activelor stabilit sau dezvoltat intern.

Operațiunile portuare din România, terminalul de containere al DP World și unul dintre terminalele de cereale din portul Constanța prezintă o adoptare general scăzută a digitalizării și optimizării tehnologice, fapt dovedit de lipsa de facilități portuare și terminale automatizate din țară și cvasi-absența aplicațiilor tehnologice, cum ar fi analiza datelor de tip big data, logistică wireless și cloud de generație următoare și detecția și urmărirea locației în timp real. Chiar și în domenii consacrate, cum ar fi punctele unice de contact și integrarea automată a proceselor, portul Constanța încă nu a testat și nu a implementat un Sistem al Comunității Portuare (PCS). Alte porturi au rămas în urmă și cu planificarea implementării PCS, și acesta este în special cazul porturilor fluvio-maritime și fluviale care pot beneficia de module PCS dezvoltate ca parte a proiectului Rețeaua Porturilor Dunării (DAPhNE) și a altor proiecte implementate prin Programul Interreg Dunărea.

Nici administrațiile portuare, nici utilizatorii/clientii porturilor nu par să aibă o înțelegere bună a surselor și țintelor privind eficiența portuară, în afară de a sublinia realizările și/sau provocările ample legate de performanță. Această situație ar putea fi rezultatul unor lacune operaționale sau de management, de exemplu din cauza lipsei sau absenței cerințelor legate de performanțele de raportare, ca parte a cerințelor de concesiune portuară, sau din cauza lipsei sau nefamiliarizării cu instrumente de analiză a performanței ca parte a sistemelor digitalizate de măsurare a performanței. Acest lucru poate fi chiar un simptom al lacunelor mai ample de strategie și politici, întrucât nu există și nu funcționează corect nicio structură instituțională sau de monitorizare, cum ar fi comitetele de performanță portuară și/sau consiliile utilizatorilor, care să colecteze și monitorizeze datele și obiectivele privind performanța portuară.

1.3.3 Transporturile și conectivitatea porturilor

Din punct de vedere logistic, conectivitatea unei țări derivă din poziția sa și din legăturile sale cu rețelele internaționale de transport. LSCI al UNCDAT măsoară cum este conectată o țară la rețelele internaționale de transport de containere și, prin extensie, la piețele comerciale globale. Printre țările de comparație din regiune, Turcia, Polonia și Grecia sunt cele mai conectate, pe când România, Georgia și Ucraina sunt cele mai puțin conectate. La Marea Neagră, scorul de conectivitate al României este similar cu al Ucrainei (dinainte de război) și mai bun decât cel al Bulgariei și Georgiei, însă țara este în continuare în urma hub-urilor regionale în ceea ce privește atragerea de servicii maritime cu frecvență ridicată.

Figura I.48 arată relația dintre calitatea LSCI, LPI și WEF a infrastructurii navale. Dintre ultimii doi indici, componenta de infrastructură LPI este foarte corelată cu componentele LSCI „număr de companii” și

„cea mai mare dimensiune de navă”. Ca urmare, nu este o surpriză faptul că deciziile transportatorilor de a își asocia serviciile cu porturile unei țări folosind nave mai mari depind cel puțin parțial de infrastructura și capacitatea portuară a țării. Țările care se situează în partea superioară a valorilor LSCI au beneficiat de transportul lor naval și de conexiunile de tranzit cu o rețea mare de rute și servicii de transport.

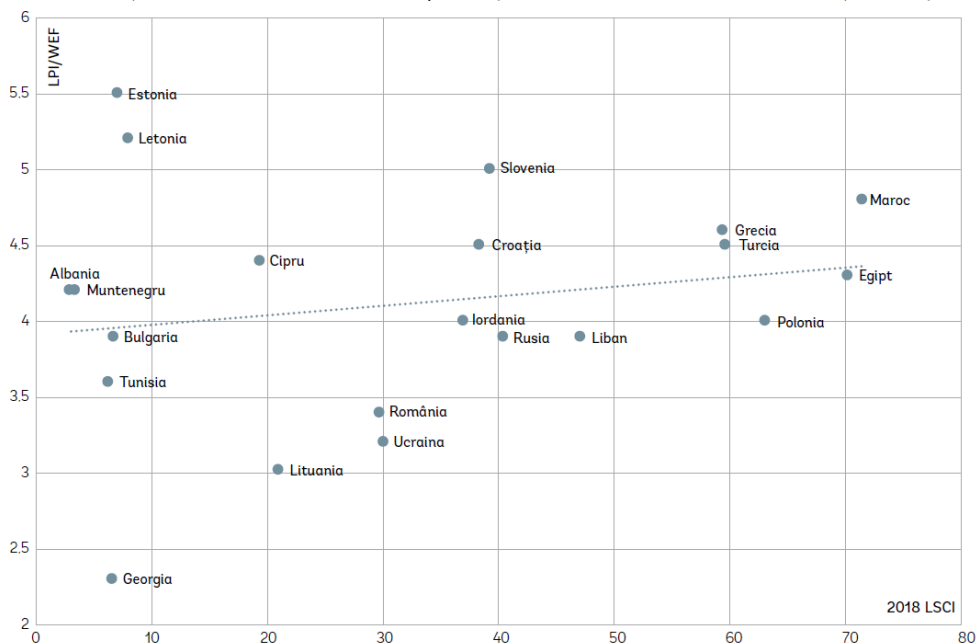


Figura I.48. Relația dintre conectivitatea în transporturi și calitatea infrastructurii în România și în alte țări

În ceea ce privește România, conectivitatea destul de slabă pe care o înregistrează țara poate fi explicată printr-o dimensiune mică a pieței și statutul geografic al Mării Negre în comparație cu regiunile maritime învecinate, cum ar fi Marea Mediterană. În prezent, Marea Neagră este conectată cu rețelele de nave regionale prin servicii directe end-to-end (ETE) la piețele adiacente și la rețelele globale de linii principale prin servicii de retransmitere și transbordare prin porturi hub în Bosfor și Marea Mediterană. Majoritatea serviciilor portuare din portul Constanța fac servicii de feeder către porturi hub din Marea Mediterană, cum ar fi Pireu și Ambarli. Pentru a ilustra complexitatea acestor aranjamente, Figura I.49 arată cum sunt interconectate serviciile de containere de la Marea Neagră cu cele ale serviciilor regionale, de linie principală și/sau intermodale, operate de liniile de transport, de transportatorii tereștri și de furnizorii de servicii intermodale.



Figura I.49. Servicii de feeding la Marea Neagră interconectate cu servicii de linie principală și servicii intermodale (Compilat)

Tabelul I.27 prezintă o imagine a principalelor servicii de feeder și servicii directe care conectează în prezent porturi de la Marea Neagră, furnizate atât de operatori dedicați, cât și de operatori independenți. Tabelul arată că în prezent nu există un serviciu de transport containere maritime care să opereze doar la porturile de la Marea Neagră. În schimb, serviciile de feeding sunt centrate în jurul Mării Marmara și al strâmătorii Bosfor, cu legături la Marea Neagră, Marea Egee și Marea Mediterană. Când privește serviciile de linie principală din regiune, în prezent există doar câteva (ME3, ABX/CBX, AMX2, AE3, Med-Car) care fac legătura între Marea Neagră și Orientul Mijlociu, Asia și Caraibe. Serviciile de linie principală folosesc nave cu dimensiuni între 4.000 și 10.000 TEU, care operează adesea servicii comune cu aranjamente de partajare a sloturilor. Serviciile fac legătura între porturile Novorossiysk și/sau Constanța, acestea fiind singurele două porturi de la Marea Neagră care au curentele de adâncime necesare și echipamentele adecvate pentru manipularea containerelor.

Tabelul I.27. Principalele porturi de conexiune directă la Marea Neagră (la 20.04.2023)

	Serviciu / Program	Tip	Durata tranzitului
Maersk	Ambarli-Poti-Constanța-Ambarli	Feeder	7
	Ambarli-Burgas-Varna-Gemlik-Ambarli	Feeder	4
	Constanța-Ambarli-East Said-Ambarli-Constanța	Feeder	13
CMA-CGM	Pireu-Ambarli-Poti-Pireu	Feeder	10
	Ambarli-Burgas-Varna-Ambarli	Feeder	7
	Constanța-Ambarli-Igmit-Pireu-Freeport-Valencia-Algerciras-Batumiblanca-Constanța	Feeder	35
MSC	Pireu-Thessaloniki-Pireu-Ambrali-Constanța-Varna-Gebze-Pireu	Feeder	10
	El Dekheila-Ashdod-Novorossiysk	Feeder	7
	Gia Tauro-Asyaport-Novorossiysk	Feeder	7
	Gia Tauro-Pireu-Batumi-Constanța-Burgas-Gia Tauro	Feeder	14
COSCO	Pireu-Haydarpasa-Batumi-Constanța-Varna-Pireu	Feeder	14
	Pireu-Haydarpasa-Constanța-Novorossisk-Ambarli-Pireu	Feeder	13
	Pireu-Gemlik-Gerbeğ-Varna-Pireu	Feeder	7
Uni-Feeder	Constanța-Mardas-Aliaga-Pireu-Malta-Valencia-Aljaciras-Batumiblanca-Tangier-Pireu-Gebze-Constanța	Feeder	33
	Marport-Madras-Ambarli-Poti-Marport-Ambarli-Madras-Marport	Feeder	6
	Pireu-Poti-Constanța-Gerbeğ-Pireu	Feeder	6
	Malta-Pireu-Constanța-Ambarli-Aliaga-Pireu-Malta	Feeder	6
Arkas	Pireu-Haydarpasa-Constanța-Novorossiysk-Ambarli-Pireu	Feeder	11
	Mersin-Novorossiysk-Mersin	Feeder	4
	El Dekheila-Novorossiysk-El Dekheila	Feeder	10
	Ambarli-Burgas-Varna-Constanța-Ambarli	Feeder	4
	Ambarli-Varna-Constanța-Ambarli-Gemlik-Pireu-Cagliari-Gemlik-Ambarli	Feeder	14

În ceea ce privește serviciile intercontinentale de linie principală, portul Constanța a menținut un serviciu cu Asia în ultimii trei ani, dar a redus numărul de servicii de la 10 la 8 și capacitatea nominală săptămânală planificată de la 33.000 TEU la 24.000 TEU, astfel cum arată cifrele de mai jos. Ca atare, portul suferă în urma tendinței pe termen lung de mărire a dimensiunii containerelor, care favorizează porturile mari de transbordare și huburile de la Marea Marmara și Marea Mediterană, precum și în urma strategiilor de consolidare a liniilor de transport, survenite recent ca urmare a aranjamentelor de partajare de sloturi și de capacitate între liniile de transport MSC și Arkas.

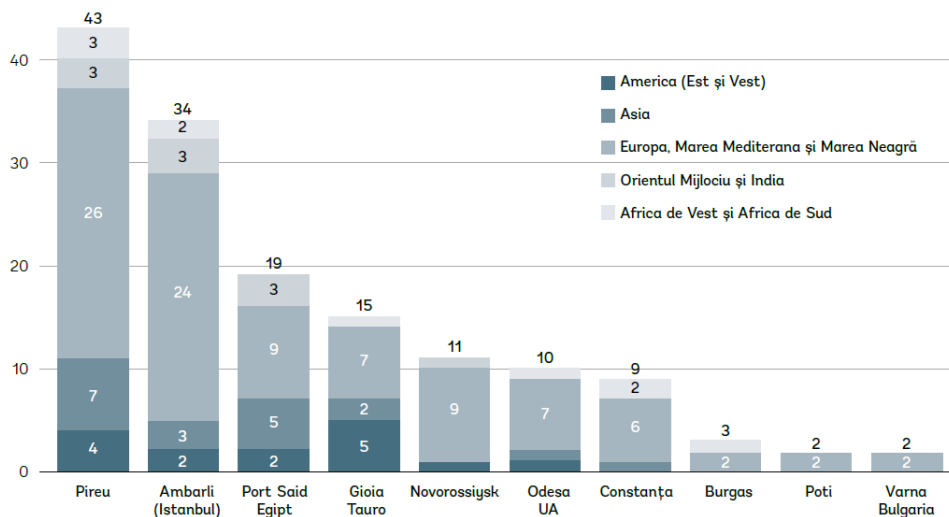


Figura I.50. Servicii de feeding la Marea Neagră interconectate cu servicii de linie principală și servicii intermodale (Compilat)

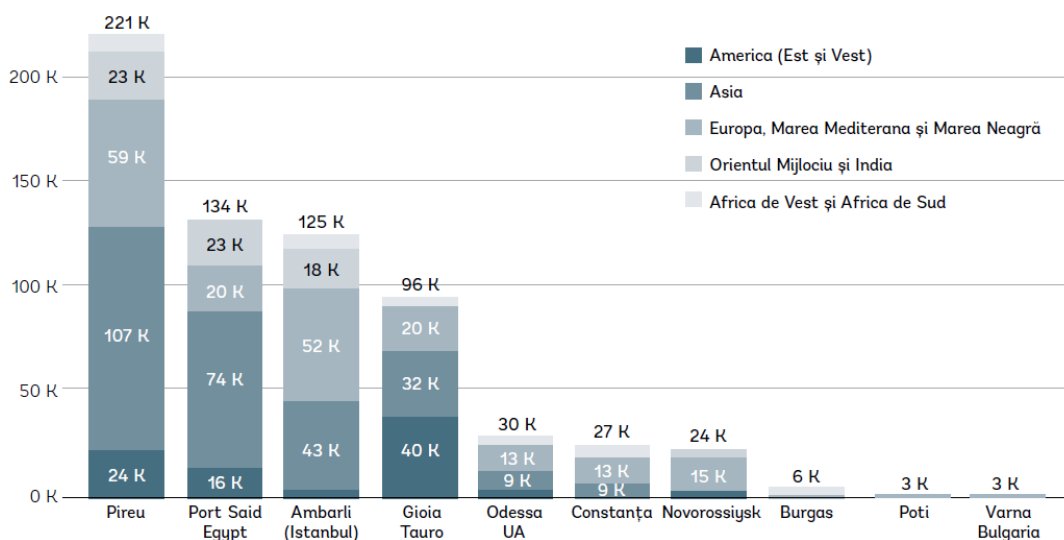


Figura I.51. Capacitatea TEU a serviciilor nominale programate săptămânal în Constanța și în alte porturi regionale

Analiza de mai sus subliniază limitările, dar și oportunitățile de dezvoltare a serviciilor de transport de containere prin servicii de linie principală, hub-and-spoke și/sau inter-linie la/de la Marea Neagră prin România / portul Constanța. Conectivitatea redusă de transport a României cu serviciile globale de linie este determinată în principal de factori exogeni, cum ar fi dimensiunea mică a pieței, cvasi-proximitatea geografică a Mării Negre, creșterea exponențială a dimensiunii navelor de containere și strategiile de consolidare și partajare de sloturi ale liniilor globale de transport. În ciuda acestor provocări, rivalitatea crescândă cu alte porturi de apă adâncă de la Marea Neagră (Odessa, Novorossiysk) și amenințările ridicate de viitoarele extinderi ale porturilor (Poti și posibil Anaklia) înseamnă că portul Constanța trebuie să acționeze neobosit pentru a își cimenta poziția ca hub principal de containere la Marea Neagră.

Dincolo de atragerea de servicii de hub de transbordare la/de la Marea Neagră, accentul principal al Portului Constanța și al sectorului naval din România în general ar trebui să se concentreze pe servicii de tranzit și servicii intermodale. Porturile și țara ar trebui să profite de locația strategică și de capacitățile

intermodale pentru a face legătura și a integra zonele deservite de navigația fluvială pe Dunărei cu zonele din Asia Centrală.

1.3.4 Performanța infrastructurii și a logisticii

Performanța sectorului de transport naval se bazează pe o serie de factori, printre care calitatea infrastructurii, conectivitatea transporturilor, competența logistică, eficiența vămilor și o serie de aspecte de procedură și de facilitare a comerțului. Ca urmare, este important să se evalueze acești factori în cazul României, pentru a formula recomandări operaționale și de politici în vederea îmbunătățirii performanței și a competitivității porturilor și a serviciilor logistice. Câteva lucrări importante și empirice privind performanța țărilor în transport și logistică internațională care merită menționate sunt: Calitatea Infrastructurii Portuare (QPI), realizată de FEM, Indicele de Performanță Logistică (LPI) al Băncii Mondiale, Indicele de Conectivitate de Transport de Linie al UNCTAD și Comerțul Transfrontalier (Trading Across Borders), lucrare realizată de IFC/BM. Tabelul I.28 prezintă clasificarea scorurilor României pentru perioada 2020 – 2022 în raport cu fiecare dintre aceste seturi de indici față de țări cu niveluri comparabile de venituri de la Marea Neagră, Marea Mediterană și Europa Centrală și de Est. Tabelul I.29 arată aceeași clasificare a scorurilor pentru perioada 2016 – 2018.

Niveluri de venituri și performanța logistică

LPI este instrumentul de benchmarking al Băncii Mondiale pentru măsurarea performanței logistice a unei țări. Indicele ia în calcul factori precum calitatea infrastructurii de comerț, prețul transporturilor internaționale, povara vamală și administrativă, calitatea competenței și aptitudinilor logistice și frecvența cu care transporturile ajung la destinație la timp. Scorurile LPI la nivel internațional reflectă evaluări de percepție ale profesioniștilor în logistică din afara țării, astfel oferind informații calitative privind modul în care partenerii comerciali ai țării percep eficiența și calitatea serviciilor logistice ale țării.

Tabelul I.28. Indicatori relevanți privind eficiența porturilor și a logisticii pentru România și țările de comparație (cifre pentru perioada 2020 – 2022)

	LPI total 2022 (BM)	Povara procedurilor vamale	Durata		Costurile cu conformarea la nivel de documente		LSCI 2022 (UNCTAD)	QPI (FEM)
			pentru export	pentru import	pentru export	pentru import		
			1- 5 (de la cel mai rău la cel mai bun)	1- 7 (de la cel mai rău la cel mai bun)	Zile	Zile		
Bulgaria	3,20	3,8	1	2	52	0	8,50	3,9
Croația	3,30	4,6	2	3	0	0	34,02	4,5
Cipru	3,20	4,6	1	1	50	50	10,78	4,4
Estonia	3,60	5,3	1	1	0	0	9,50	5,5
Grecia	3,70	4,1	3	3	30	0	59,74	4,6
Ungaria	3,20	4,7	1	3	0	0	-	3,4
Letonia	3,50	4,6	1	1	35	0	10,59	5,2
Georgia	2,70	3,7	25	32	44	41	-	2,2
Munte negru	2,80	4	7	12	67	100	5,01	4,2
Polonia	3,60	4,4	1	1	0	0	51,81	4
România	3,20	4	3	3	0	0	27,78	3,4
Serbia	2,80	3,5	1	2	35	35	-	2,7
Slovacia	3,30	4,5	2	3	0	0	-	3,2
Slovenia	3,30	4,9	2	2	0	0	35,49	5
Turcia	3,40	3,8	2	2	87	142	64,84	4,5
Ucraina	2,70	3,3	3	2	292	212	-	3,2

Tabelul I.29. Indicatori relevanți privind eficiența porturilor și a logisticii pentru România și țările de comparație (cifre pentru perioada 2016 – 2018)

	LPI total 2022 (BM)	Povara procedurilor vamale	Durata		Costurile cu conformarea la nivel de documente		LSCI 2022 (UNCTAD)	QPI (FEM)
			pentru export	pentru import	pentru export	pentru import		
			Zile	Zile	\$	\$		
	1- 5 (de la cel mai rău la cel mai bun)	1- 7 (de la cel mai rău la cel mai bun)					Max 100	1- 7 (de la cel mai rău la cel mai bun)
Bulgaria	2,81	3,8	1	2	52	0	4,9	3,9
Croația	3,16	4,6	2	3	0	0	32,5	4,5
Cipru	3	4,6	1	1	50	50	19,3	4,4
Estonia	3,36	5,3	1	1	0	0	5,4	5,5
Grecia	3,24	4,1	3	3	30	0	47,4	4,6
Ungaria	3,43	4,7	1	3	0	0	..	3,4
Letonia	3,33	4,6	1	1	35	0	3,6	5,2
Georgia	2,61	3,7	25	32	44	41	..	2,2
Muntenegru	2,38	4	7	12	67	100	3,2	4,2
Polonia	3,43	4,4	1	1	0	0	52,5	4
România	2,99	4	3	3	0	0	29,9	3,4
Serbia	2,76	3,5	1	2	35	35	..	2,7
Slovacia	3,34	4,5	2	3	0	0	..	3,2
Slovenia	3,18	4,9	2	2	0	0	33,2	5
Turcia	3,42	3,8	2	2	87	142	49,6	4,5
Ucraina	2,74	3,3	3	2	292	212	31,4	3,2

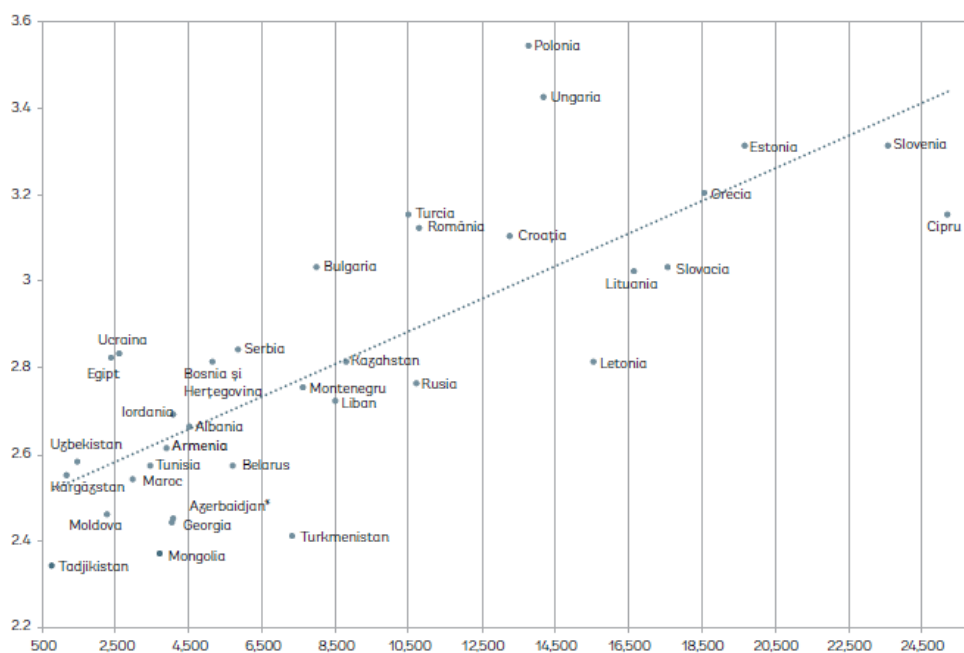


Figura I.52. Relația dintre venituri și performanța logistică din România și o gamă largă de țări comparabile

I.3.5 Performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea

Realizarea unei dezvoltări sustenabile a sectorului de transporturi navale cu abordarea, în același timp, a riscurilor și provocărilor interne și globale legate de mediu necesită integrarea eficace a principiilor de mediu în politicile și strategiile sectoriale. Pentru a evalua performanța în raport cu mediul și

sustenabilitatea sectorului transporturilor navale din România, în special în ceea ce privește căile navigabile interioare (CNI) și porturile, se face trimitere la indicatori regionali și globali, la standarde de guvernare de mediu și la bunele practici din industrie.

Aspectele de mediu, atât din punct de vedere al performanței, cât și în ceea ce privește sustenabilitatea sectorului sunt tratate în *Capitolul VI. Aspecte orizontale privind infrastructura durabilă, combustibilii alternativi și digitalizarea. Performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea.*

I.4 Direcții strategice și recomandări

I.4.1 Analiza SWOT, analiza decalajelor și analiza impedimentelor

În scopul formulării de recomandări strategice s-a efectuat o analiză SWOT (Puncte forte, Puncte slabe, Oportunități și Amenințări) și o analiză a impedimentelor, pe baza evaluării situaționale structurate mai sus, a punctelor de vedere și a feedbackului primit de la părțile interesate relevante din acest sector de activitate. În Tabelul I.30 de mai jos este prezentată pe scurt analiza SWOT pe teme și componente sub-sectoriale, astfel cum au fost analizate în capitolele anterioare. O analiză SWOT mai extinsă se va face în cadrul Capitolului II, pentru a include aspecte legate de evaluarea și analiza cadrului instituțional, organizațional și de reglementare.

Tabelul I.30. Analiza SWOT pe teme și componente sub-sectoriale

	Puncte forte	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
General	<ul style="list-style-type: none"> Economie în creștere și puternică Poziția geostrategică 	<ul style="list-style-type: none"> Disparități regionale Creștere redusă a populației Lipsa unei strategii maritime integrate Lipsa coordonării intersectoriale Logistică deficitară și infrastructură de transport precară 	<ul style="list-style-type: none"> Oportunități de a integra și mai mult piețe din UE 	<ul style="list-style-type: none"> Riscuri geopolitice Dezvoltare slabă în ceea ce privește partenerii UE și comerciali
TCNI	<ul style="list-style-type: none"> Importanța sectorului pentru economie Angajament politic privind dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare. Reziliența sectorului în fața crizelor Sector mare, cu economii de scară și de sferă de acoperire Cea mai mare flotă de transport pe căile navigabile interioare în Regiunea Dunării Rețea de porturi cu infrastructură extensivă 	<ul style="list-style-type: none"> Calitatea și penuria forței de muncă Flotă veche și îmbătrânită Obstacole administrative și de reglementare Nivel redus de trafic de containere și de călători Constrângeri de navigabilitate pe Dunăre Niveluri scăzute de digitalizare 	<ul style="list-style-type: none"> Mod de transport eficient din punct de vedere al costurilor și prietenos cu mediul. Agendă favorabilă de politici și sustenabilitate Diverse surse regionale de finanțare pentru TCNI Navigare a TCNI coordonată pe Dunăre. Oportunități din fluxurile din Ucraina Cerere din ce în ce mai mare de TCNI Condiții îmbunătățite pe canalul navigabil de pe Dunăre 	<ul style="list-style-type: none"> Riscuri și impacturi generate de schimbările climatice Incertitudini sezoniere Condiții de nivel scăzut de apă Concurență din partea transportului feroviar și intermodal Lipsă de sprijin pentru modernizarea flotei
Transportul maritim	<ul style="list-style-type: none"> Locație maritimă și de tranzit strategică Contribuții solide în MET, navigație și construcție de nave 	<ul style="list-style-type: none"> Flotă maritimă slabă Stimulente fiscale sau financiare scăzute pentru deținerea și înregistrarea de nave Conectivitate maritimă și de transport scăzută Neratificat 	<ul style="list-style-type: none"> Oportunități de piață în servicii de transport la Marea Neagră Oportunități în transportul maritim pe distanțe scurte Oportunități de tranzit multimodal cu Asia Centrală 	<ul style="list-style-type: none"> Creditarea rămâne deficitară sau neatractivă

	Puncte forte	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
Porturi și transport intermodal	<ul style="list-style-type: none"> Port de mare adâncime (gateway hub) la Marea Neagră Rețea mare de porturi de fluviale situate pe căile navigabile interioare Poziție geografică strategică 	<ul style="list-style-type: none"> Lipsa unei strategii integrate privind porturile Infrastructură de primire a deșeurilor absentă sau insuficientă în porturi Niveluri medii-scăzute de performanță portuară Niveluri scăzute de utilizare de capacitate Infrastructură degradată și echipamente vechi Intermodalitate și legături deficitare Inexistența PCSs și nivel scăzut de automatizare Lipsa investițiilor în rețele electrice la țarm și a investițiilor verzi în porturi Lipsa autonomiei financiare a administrațiilor portuare Lipsa culturii corporative în administrațiile portuare 	<ul style="list-style-type: none"> Cerere uriașă de trafic de tranzit Oportunități de creștere a traficului de mărfuri vrac uscate 	<ul style="list-style-type: none"> Concurență în creștere din partea porturilor regionale Extindere urbană Gestionare deficitară a interfeței port-oraș
	Construcția de nave			
	<ul style="list-style-type: none"> Industria construcțiilor și reparațiilor de nave 	<ul style="list-style-type: none"> Stimulente reduse pentru dezvoltarea sectorului 		<ul style="list-style-type: none"> Amenințări din cauza concurenței în creștere
	MET și navigație			
	<ul style="list-style-type: none"> Personal navigant apt și cu reputație foarte bună Listing STCW Atracție față de profesia de navigator 	<ul style="list-style-type: none"> Puține oportunități de a lucra la bordul flotei naționale 	<ul style="list-style-type: none"> Cerere ridicată pentru personalul navigant român 	<ul style="list-style-type: none"> Concurență crescută din partea ofițerilor și instituțiilor de MET din afara UE Puține oportunități de angajare în România Alternative la transport Număr excesiv de absolvenți în raport cu rata de ocupare
	Turism nautic			
Alte sub-sectoare	<ul style="list-style-type: none"> Dotări naturale pentru turismul fluvial folosind transportul pe căile navigabile interioare 	<ul style="list-style-type: none"> Flotă de turism deficitară sau inexistentă Lipsă de experiență cu servicii maritime de recreație Lipsa unei strategii de transport de croazieră 	<ul style="list-style-type: none"> Potențial uriaș pentru turism cu transport pe căile navigabile interioare și turism de coastă 	<ul style="list-style-type: none"> Concurență / dominanța operatorilor străini
	Servicii de agenție și profesionale			
	<ul style="list-style-type: none"> Servicii naționale de echipaje de nișă 	<ul style="list-style-type: none"> Rețea deficitară de agenți navali și portuari Absența unui standard de certificare pentru agenți navali și agenți de expediții de mărfuri Nu există organism reprezentativ pentru operatorii de servicii de agenție navală Logistica lanțurilor de aprovizionare în România este încă la o fază timpurie de dezvoltare. Servicii navale profesionale deficitare (juridice, asigurări, actuarial etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Cooperare cu institute străine în domeniul MET Sistemul Maritime Single Window urmează să se înființeze și să se aplice în toate porturile 	<ul style="list-style-type: none"> Calificarea profesională este nereglementată.

1.4.2 Orientări și direcții strategice

În general, o strategie pentru transporturile navale se formulează pe baza a două premise: (i) rolul și contribuția existentă și dorită a sectorului transporturilor navale în dezvoltarea socio-economică, a logisticii comerciale și în dezvoltarea sustenabilă a țării și (ii) setul de măsuri strategice și de politici care sunt necesare pentru a permite și a susține în continuare acest rol.

Pe baza analizei și evaluării structurate a sectorului transportului naval din România, au fost formulate mai multe recomandări strategice care abordează problemele esențiale și principalele observații evidențiate în evaluarea de mai sus. Alte recomandări strategice vor fi prezentate în cadrul Capitolului II, care pune accent pe aspecte instituționale, organizaționale, de guvernare și de reglementare. Deocamdată, și în cadrul obiectivului general de îmbunătățire a competitivității și a dezvoltării sustenabile a sectorului transportului naval în România, recomandările strategice avansate pot fi grupate în cinci orientări strategice generale, astfel cum este prezentat mai jos.

1. Dezvoltarea susținută a sectorului transportului naval.
2. Servicii de transport naval eficiente și sensibile.
3. Finanțare sustenabilă și întreținerea activelor și a infrastructurii navale publice.
4. O mai bună siguranță, securitate și sustenabilitate de mediu a transportului naval.
5. Administrare eficientă și reducerea poverii administrative

Recomandările/direcțiile strategice avansate în acest capitol sunt orientări strategice și au rolul de a ghida procesul de stabilire de priorități strategice, de elaborare a obiectivelor generale și specifice adecvate, a planurilor și programelor de investiții, urmând a se concretiza în activități de implementare și planuri de acțiune specifice, tangibile și măsurabile. Tabelul I.31 ilustrează acest proces pentru cele cinci direcții strategice recomandate.

Tabelul I.31. Priorități strategice recomandate și aspecte de abordat pentru sectorul transportului naval

Direcții strategice pe larg	Aspecte de abordat
Dezvoltarea susținută a sectorului transportului naval	<ul style="list-style-type: none"> • Inițiative maritime care ajută la realizarea dezvoltării socioeconomice și a comerțului. • Infrastructură adecvată pentru a îmbunătăți accesul și conectivitatea. • Investiții necesare în infrastructură și servicii noi, pentru a îmbunătăți eficiența. • Reglementări pentru licențiere și organizarea profesiei maritime • Rigiditățile pieței necesită restructurare, dereglementare sau reglementare
Servicii de transport naval eficiente și sensibile	<ul style="list-style-type: none"> • Piețele maritime răspund la nevoile utilizatorilor • Restricții la intrarea pe piață, operațiuni, prețuri sau calitatea serviciilor • Competitivitate și (in)eficiențe la nivelul serviciilor existente • Eficacitatea cadrului competitiv și a cadrului de reglementare • Adecvarea serviciilor furnizate și a capacităților de management ale operatorilor
Finanțarea sustenabilă a infrastructurii de transport naval	<ul style="list-style-type: none"> • Adecvarea și sustenabilitatea finanțării pentru dezvoltarea și întreținerea infrastructurii • Regimuri de taxare și stabilire a prețurilor și aranjamente de recuperare a costurilor • Eficacitatea soluțiilor alternative, de ex. participarea sectorului privat (PSP) și parteneriate public-privat (PPP)
Siguranță și sustenabilitate de mediu îmbunătățite în transportul naval	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre de reglementare pentru siguranța maritimă și protecția mediului • Eficacitatea sistemelor de management și a procedurilor de aplicare a legii • Existența unor soluții și sisteme pentru a reduce accidentele pe mare și pericolele pentru mediu și a realiza țintele legate de siguranță și atenuarea schimbărilor climatice
Administrare eficientă și reducerea poverii administrative	<ul style="list-style-type: none"> • Gradul de adecvare a structurii organizaționale și instituționale existente • Eficiența agențiilor administrative în furnizarea serviciilor publice • Asumarea responsabilității agențiilor pentru realizarea țintelor de performanță • Soluții alternative în implementarea funcțiilor administrative

1.4.2.1 Dezvoltarea susținută a sectorului transportului naval

Deși pandemia recentă, criza lanțurilor de transport și criza geopolitică au evidențiat reziliența sectorului transportului naval din România, schimbările structurale actuale și viitoare din industria de transport

naval și logistică comercială creează provocări noi și incomparabile pentru acest sector. Există nevoie urgentă ca România să își sprijine industria de transport naval și să se concentreze pe punctele forte ale acesteia, creând condiții propice pentru creștere și dezvoltare pe termen lung.

1.4.2.2 Servicii de transport naval eficiente și sensibile

Este important ca o țară să aibă sisteme de transport naval eficiente și sensibile. Sistemele eficiente promovează concurența, calitatea și fiabilitatea și în același timp, reduc costurile cu transporturile, costurile comerciale și cu operațiunile logistice. În acest context, eficiența înseamnă atât eficiență operațională, cât și economică, pentru a satisface cererea de servicii de transport naval (nevoile utilizatorilor), furnizând operațiuni eficiente, servicii fiabile și servicii satisfăcătoare pentru clienți, într-un mediu competitiv. Sensibilitatea, pe de altă parte, se referă în acest context la capacitatea serviciilor de transport naval de a răspunde la constrângerile și oportunitățile interne și externe și de a prelua conducerea pentru a se adapta la schimbările economice, operaționale, tehnologice și sociale.

1.4.2.3 Infrastructură de transport naval sustenabilă

Multe segmente ale sectorului de transport naval sunt finanțate din fonduri publice și se bazează pe finanțarea din fonduri publice sau din fonduri UE pentru a finanța proiectele de dezvoltare. Alte sectoare, deși sunt finanțate privat, pot avea și ele nevoie de sprijin financiar sau prin stimulente de la Guvern. În cazul activelor publice de infrastructură navală, cum ar fi porturile, canalele, ecluzele și căile navigabile, finanțarea publică pentru întreținerea și dezvoltarea acestora ar trebui cântărită în raport cu accesibilitatea prețurilor și a infrastructurii, presiunea asupra bugetului de stat și nevoia de a avea un sistem eficient. Chestiuni legate de impozitare, subvenții, stabilirea prețurilor și recuperarea costurilor ar trebui abordate prin strategii paralele, care să sugereze în același timp soluții de finanțare alternative și inovatoare.

1.4.2.4 O mai bună siguranță, securitate și sustenabilitate de mediu a transportului naval

Strategia României privind transporturile maritime și pe căile navigabile interioare trebuie să ia în calcul siguranța și securitatea navigației, a floțelor și a porturilor, prevenirea poluării și protecția mediului și riscurile asociate cu schimbările climatice și cu tranziția verde, ca unul din domeniile sale prioritare. Strategiile și planurile de dezvoltare care vizează dezvoltarea sectorului de transporturi navale și a industriilor asociate trebuie să se desfășoare în siguranță, de o manieră sigură și sustenabilă.

1.4.2.5 Administrare eficientă și reducerea poverii administrative

Reglementarea eficientă este importantă pentru a îmbunătăți performanța, dar o guvernare eficientă este dificil de creat peste tot, deoarece pentru aceasta este nevoie ca agențiile de reglementare și de elaborare de politici să aibă capacitatea, resursele și autoritatea adecvate pentru sarcinile pe care le au de îndeplinit. Deoarece România este o țară care a trecut relativ recent la economia de piață, o guvernare eficientă nu este întotdeauna ușor de implementat, astfel că este nevoie de consolidarea instituțiilor administrative și de reglementare, pentru a reduce birocrăția și povara administrativă și pentru a îmbunătăți eficiența și eficacitatea acestora.

***CAPITOLUL II - MODUL DE ORGANIZARE ȘI FUNCȚIONARE
AL ADMINISTRAȚIILOR PORTUARE ȘI DE CĂI NAVIGABILE
ȘI PROPUNERI DE ÎMBUNĂȚIRE PRIVIND CADRUL LEGAL
ȘI INSTITUȚIONAL. EXEMPLE DE BUNĂ PRACTICĂ DIN
CADRUL UE***

II.1 Structura instituțională a transportului naval în România

Sectorul transportului naval este complex și diferă de la o țară la alta, inclusiv între regiuni, piețe și servicii. Din punct de vedere instituțional, guvernele, prin departamentele sau ministerele de resort, adesea preiau sarcina de a formula și a elabora politici și strategii sectoriale și încredințează executarea și administrarea acestora entităților responsabile cu implementarea. La fel, funcțiile de reglementare sunt îndeplinite adesea de agenții de reglementare specializate, însă funcțiile de planificare tind să fie răspândite la mai multe niveluri ale organizațiilor din sectorul public și/sau privat. În ceea ce privește operațiunile și serviciile din sector, acestea sunt realizate competitiv de agenți din sectorul privat într-o economie de piață, sau sunt rezervate întreprinderilor de stat (ÎS) într-o economie planificată sau controlată. În cazul României, structura instituțională a sectorului transportului naval cuprinde o multitudine de instituții cu diferite funcții și niveluri de intervenție, astfel cum este ilustrat mai jos.

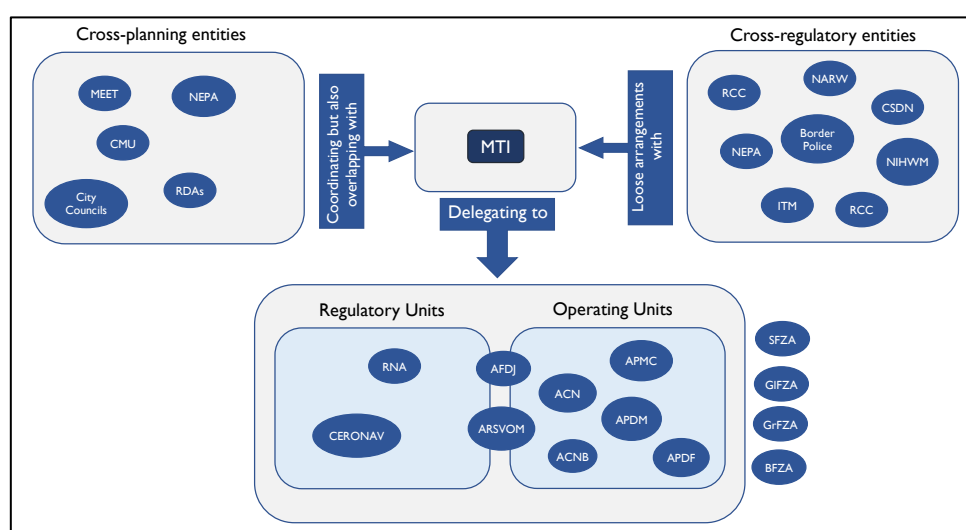


Figura II.1. Organizarea instituțională actuală a sectorului transportului naval în România (sursa: echipa BM)

II.1.1 MTI și entitățile asociate

II.1.1.1 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) este ministerul de resort al guvernului, care răspunde de politica și strategia sectorului de transport (naval), de dezvoltarea, armonizarea și monitorizarea activităților de transport în cadrul politicii generale a guvernului și de îndeplinirea obligațiilor care rezultă din statutul României de stat membru al UE și a celor rezultate din convențiile și acordurile internaționale pe care le-a ratificat și/sau la care a aderat România.

Sfera de intervenții prin politici și strategii a MTI acoperă majoritatea componentelor sectorului transportului naval, incluzând infrastructura portuară și a canalelor navigabile, navigație și navigabilitate, chestiuni tehnice și de siguranță, protecția mediului, inovare și digitalizare. Pe de altă, subcomponentele privind construcția de nave, transportul de croazieră și turismul nautic sunt responsabilitatea Ministerului Economiei, Mediului de Afaceri și Turismului (MEAT). Alte subcomponente, cum ar fi educația și formarea în domeniul maritim (MET), se înscriu în mandatul comun al MTI și al Ministerului

Educației și Cercetării (MEC).

În cadrul MTI, Direcția de Transport Naval (DTN) este principala unitate care răspunde de îndeplinirea mandatului MTI în transportul naval. În afară de DTN, cele mai relevante unități ale MTI pentru planificarea și strategia în sectorul transportului naval sunt Direcția Generală Programe Europene Transport și Departamentul de Investigare a Accidentelor din Transportul Naval. În ceea ce privește funcțiile de execuție și reglementare, există mai multe agenții de execuție și reglementare care sprijină MTI în îndeplinirea acestor sarcini.

II.1.1.2 Agențiile de execuție și reglementare

II.1.1.2.1 Autoritatea Navală Română (ANR)

Autoritatea Navală Română (ANR) este autoritatea centrală din cadrul MTI, care răspunde de siguranța și securitatea navigației maritime și interioare și de prevenirea poluării generate de navigație. În acest sens, Autoritatea îndeplinește funcțiile statului în legătură cu controlul de stat pentru pavilion și port, precum și pe cele legate de controlul de stat pe coastă, în conjuncție cu Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ). Din 2018, ANR a preluat sarcinile Companiei Naționale de Radiocomunicații Navale (RADIONAV), care a fost desființată prin lege.

Pentru a executa aceste sarcini, ANR este organizată în 6 unități principale, sau departamente care se ocupă cu siguranța și securitatea navigației, cu sisteme de control, certificarea tehnică și a navelor, aprobarea planificărilor, inspecție tehnică și comunicații și servicii juridice și RU (resurse umane). În porturi, ANR își desfășoară activitățile prin Căpităniile de Port și Inspectoratele Tehnice, care reprezintă unitățile teritoriale operaționale ale autorității și nu au personalitate juridică.

II.1.1.2.2 Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ)

Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ) operează sub autoritatea MTI ca și autoritate pentru căile navigabile, care răspunde de sectorul românesc al Dunării și de brațele navigabile ale acestuia, cu excepția canalelor navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari (gestionate de ACN) și Bega (gestionat de ACNB) În consecință, AFDJ este responsabilă pentru asigurarea funcționalității șenalelor navigabile și dragarea de întreținere a acestora, lucrări de amenajare a fluviului Dunărea, servicii de navigație și siguranță fluvială. Acestea din urmă includ mai multe activități, printre care: pilotaj, ajutoare de navigație (AToN), sondarea albiei și colectarea de date hidrometeorologice, monitorizarea nivelurilor de apă și a debitelor și diseminarea avizelor către navigatori (NtS).

În implementarea sarcinilor sale, AFDJ este organizată în 5 subunități situate în principalele porturi interioare, respectiv Sulina, Brăila, Galați, Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin. În timp ce pe sectorul fluvial al Dunării, dragarea de întreținere este adesea externalizată, condițiile de navigație pe secțiunea maritimă sunt asigurate în exclusivitate cu nave și personal al AFDJ. La fel, deși taxează pentru pilotaj, amarare și servicii diverse, AFDJ nu poate aplica taxe pentru dragarea de întreținere, conform obligațiilor asumate de statele riverane în baza Convenției de la Belgrad. Ca urmare, fondurile aferente acestor activități sunt obținute de la bugetul de stat, iar ca atare, AFDJ este constrânsă să ofere servicii de dragare pentru terți.

II.1.1.2.3 Administrația Canalului Navigabil Bega (ACNB)

Administrația Canalului Navigabil Bega (ACNB) a fost înființată în 2018 în calitate de administrație de căi navigabile și răspunde de sectorul românesc al râului Bega. ACNB operează în același fel ca și AFDJ, aplicând taxe, în principal pentru emiterea diferitelor tipuri de aprobări, primind și fonduri de la bugetul de stat pentru realizarea de investiții și lucrări de dragare pe canalul navigabil Bega.

II.1.1.2.4 Centrul de Formare pentru Personalul din Transportul naval (CERONAV)

Centrul Român de Formare și Perfecționare a Personalului din Transportul Naval (CERONAV) este o altă entitate subordonată MTI, care răspunde de dezvoltarea și realizarea educației și formării profesionale pentru personalul navigant maritim și fluvial. Înființată în 1976, CERONAV a devenit unul din cele mai bune centre de formare din Europa de Est și oferă un număr mare de programe de formare și calificări de specialitate.

II.1.1.2.5 Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM)

Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM) a fost înființată în 2004 ca agenție specializată subordonată MTI, care are sarcina de a realiza intervențiile necesare de căutare și salvare maritimă și fluvială, intervenții pentru combaterea poluării în porturi și în apele teritoriale, recuperarea epavelor și monitorizarea casării navelor, precum și asigurarea desfășurării în siguranță a activităților de turism nautic și sporturi acvatice.

II.1.1.3 Companiile de managementul infrastructurii

În România, infrastructura de transport naval care aparține domeniului public al statului este gestionată de diferite administrații care funcționează în subordinea MTI. În 1998 a avut loc o restructurare majoră, urmând mai multe modificări și completări, prin care aceste administrații au fost reorganizate sau înlocuite de companii naționale, care funcționează în baza unui contract de concesiune încheiat cu MTI, astfel:

- Hotărârea de Guvern nr. 519/1998 pentru înlocuirea Regiei Autonome a Canalelor Navigabile Constanța cu Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile (ACN).
- Hotărârea de Guvern nr. 517/1998 pentru reorganizarea fostei Administrații Portuare Constanța sub forma Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (APMC).
- Hotărârile de Guvern nr. 518/1998 și nr. 520/1998 pentru reorganizarea Administrației Porturilor Dunării Maritime (APDM) și respectiv a Administrației Porturilor Dunării Fluviale (APDF).

Companiile naționale nou înființate sau restructurate (ACN, APMC, APDM, APDF) sunt organizate ca și societăți pe acțiuni care desfășoară activități de interes public național în domeniul lor de activitate și în zonele lor de jurisdicție. Ele funcționează în subordinea MTI și a Guvernului României, acesta din urmă fiind acționarul majoritar cu 80% din acțiuni, restul de 20% din acțiuni fiind deținute de Fondul Proprietatea.

În îndeplinirea obiectului lor de activitate, fiecare companie își folosește atât propriile active cât și activele care aparțin domeniului public, conform unui contract de concesiune încheiat cu MTI. În conformitate cu acest contracte, companiile plătesc o redevență de 3% din veniturile obținute din operarea bunurilor care aparțin domeniului public al statului.

II.1.1.3.1 Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile (ACN)

ACN îndeplinește funcția dublă de autoritate a căilor navigabile interioare și autoritate portuară, gestionând două canale navigabile (Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari), patru ecluze (Cernavodă, Agigea, Ovidiu, Năvodari) și patru porturi (Basarabi, Medgidia, Ovidiu, Luminița). Canalul Dunăre – Marea Neagră este deținut și administrat integral de România și, ca urmare, nu face obiectul prevederilor Convenției de la Belgrad. Astfel, ACN stabilește și încasează taxe pentru navigația de tranzit pe canal, pentru pilotajul obligatoriu care acum este asigurat doar de piloți ACN, pentru închiriere și/sau concesiune terenuri și port și pentru o serie de alte servicii de navigație.

ACN se finanțează din surse proprii, veniturile din taxe de tranzit și alte venituri reprezentând peste 90% din veniturile ACN în 2021. Se caută și alte surse de finanțare, în principal prin fonduri UE, pentru a implementa proiecte de investiții majore necesare pentru a întreține și a îmbunătăți funcționalitatea infrastructurii gestionate de ACN.

II.1.1.3.2 Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța (APMC)

APMC răspunde de gestionarea și administrarea portului Constanța - care include zonele Constanța, Midia și Basarabi, portul Mangalia și portul turistic Tomis. APMC funcționează atât ca autoritate portuară, cât și ca societate de management de infrastructură care răspunde de administrarea și întreținerea infrastructurii portuare maritime și de acces, de concesionarea și închirierea de terenuri în porturi și a infrastructurii de terminale, de furnizarea de servicii maritime, de activități de gestionare a deșeurilor și alte activități auxiliare și de monitorizarea și supravegherea generală a activităților portuare, concesiunilor și contractelor de servicii.

II.1.1.3.3 Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime (APDM)

APDM gestionează majoritatea infrastructurii portuare din sectorul maritim românesc al Dunării, respectiv porturile principale din Galați, Brăila, Tulcea, porturile mai mici Hârșova, Isaccea și Mahmudia și brațele secundare ale Dunării, Măcin, Chilia și Sf. Gheorghe. La fel ca APMC, APDM funcționează atât ca autoritate portuară, cât și ca societate de management pentru dezvoltarea porturilor. În plus, APDM împreună cu Administrația Zonei Libere Galați și cu Administrația Zonei Libere Brăila gestionează perimetrele portuare din cadrul Zonei Libere Galați (GIFZA) și respectiv Zonei Libere Brăila (BFZA).

II.1.1.3.4 Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale (APDF)

APDF gestionează infrastructura portuară a României pe tronsonul fluvial al Dunării, respectiv porturile principale Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin, Călărași, Cernavodă, Calafat, Corabia, Bechet, Oltenița, Orșova, Cetate și Moldova Veche. La fel ca APMC și APDM, APDF funcționează atât ca autoritate portuară, cât și ca societate de management pentru dezvoltarea porturilor. În plus, APDF împreună cu

Administrația Zonei Libere Giurgiu gestionează perimetrele portuare din cadrul Zonei Libere Giurgiu (GrFZA).

II.1.2 Agenții transversale și entități guvernamentale

În afară de MTI și entitățile asociate descrise mai sus, în planificarea, dezvoltarea, elaborarea, implementarea și reglementarea strategiilor și politicilor de transport naval mai sunt implicate în mod direct sau indirect și alte instituții din sectorul public. Principalele entități care interacționează explicit cu MTI și cu agențiile asociate ale acestuia sunt:

- Ministerul Economiei, Antreprenoriatului și Turismului (MEAT) în ceea ce privește strategia, planificarea și politicile care se referă la construirea și repararea navelor, turismului nautic, porturile de agrement (marina) și agenții de transport și servicii portuare.
- Consiliul Concurenței din România (CC din Ro) pe funcții legate de reglementarea și monitorizarea aspectelor de concurență, în conformitate cu legile concurenței de la nivel național și al UE. Chestiunile specifice care țin de transportul naval și cele privind accesul la piață, concurența și stabilirea prețurilor în porturi sunt responsabilitatea Consiliului de Supraveghere Navală (CSDN), entitate care funcționează în cadrul Consiliului Concurenței.
- Poliția de Frontieră din România pentru sarcini ce țin de securitatea maritimă și controlul frontierelor, prevenirea și combaterea migrației ilegale și acte specifice de criminalitate transfrontalieră, precum și pentru activități de căutare și salvare pe mare.
- Agenția Națională de Protecția Mediului (ANPM) pe chestiuni ce țin de legislația și politicile de mediu, inclusiv pentru evaluările de impact asupra mediului și autorizațiile de mediu necesare pentru proiectele și activitățile de transport naval.
- Academia Navală "Mircea cel Batran", pe chestiuni legate de educație și formare superioară în domeniul maritim, cercetare și inovare în domeniul maritim.
- Universitatea Maritimă Constanța (CMU), anterior Institutul de Marină Comercială, pe chestiuni legate de educație și formare în domeniul maritim, cercetare și inovare în domeniul maritim.
- Administrația Națională Apele Române (ANAR) pe chestiuni privind apele marine, zona de coastă, managementul bazinelor hidrografice și managementul inundațiilor. Structura ANAR include 11 administrații bazinale și Institutul de Hidrologie și Gospodărire a Apelor (INHGA).
- Agențiile de Dezvoltare Regională (ADR-uri), în special ADR pentru regiunea Sud-Est (ADRSE), pe chestiuni legate de dezvoltarea regională și investițiile în infrastructura de transport naval și în conectivitate.
- Inspectoratul Teritorial al Muncii (ITM) pe chestiuni ce țin de sănătate și protecția muncii, relații de muncă și investigarea accidentelor determinate de nerespectarea normelor de siguranță.
- Administrația Zonei Libere Sulina (RA Sulina) care gestionează mai multe active, inclusiv porturi și infrastructură portuară. La fel ca în cazul Administrațiilor Zonelor Libere Galați, Brăila și Giurgiu, AZL Sulina a fost înființată ca entitate publică autonomă care răspunde de administrarea și utilizarea zonelor libere alocate acesteia, cu obiectivul de a atrage investiții străine și a promova comerțul internațional.

În 1997, infrastructura portuară din portul Sulina, atât din interiorul, cât și din exteriorul zonelor libere, a fost concesionată Administrației Zonei Libere Sulina de către Consiliul Județean Tulcea. Acest lucru a permis AZL Sulina să gestioneze toată infrastructura Portului Liber Sulina, alte zone portuare declarate zone libere și suprastructura pe care o deține aceasta. Astfel, AZL Sulina are un statut dublu și acționează atât ca Administrație a Zonei Libere, cât și ca Regie Autonomă (RA).

II.1.3 Agenția de Monitorizare și Evaluare a Performanței Întreprinderilor Publice (AMEPIP)

Agenția de Monitorizare și Evaluare a Performanței Întreprinderilor Publice (AMEPIP) a fost înființată în iulie 2023 prin Legea nr. 187/2023 de modificare și completare a OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor de stat, ca cerință pentru aderarea României la OCDE. AMEPIP este organizată ca organism specializat al administrației publice central, subordonată direct Prim-Ministrului, prin Secretariatul General al Guvernului.

AMEPIP are următoarele roluri principale: (i) elaborarea politicii privind proprietatea statului, care este mai departe supusă aprobării prin lege, la propunerea Guvernului, (ii) coordonarea și monitorizarea acțiunilor de guvernanta corporativă și a politicilor la nivelul autorităților și companiilor publice și (iii) aplicarea de sancțiuni pentru încălcări ale acțiunilor și politicilor de guvernanta corporativă de către autoritățile publice și companiile supravegheate.

Pentru a îndeplini rolul pentru care a fost înființată, AMEPIP efectuează mai multe activități principale, printre care:

- inițierea și avizarea de proiecte de reglementări în domeniul guvernantei corporative a întreprinderilor de stat.
- elaborarea sau modificarea, în consultare cu ministerele relevante, a politicii privind proprietatea statului și transmiterea acesteia la Guvern pentru aprobare prin hotărâre.
- monitorizarea și evaluarea implementării principiilor guvernantei corporative de către autoritățile publice și întreprinderile de stat supravegheate.
- participarea la procedura de selecție pentru numirea directorilor întreprinderilor de stat la nivel central.
- publicarea listelor de directori ai întreprinderilor de stat și a listei de directori în funcție.
- monitorizarea obiectivelor și strategiilor întreprinderilor de stat.
- colectarea, monitorizarea și publicarea rezultatelor performanței financiare și nefinanciare a întreprinderilor de stat, pe baza indicatorilor de performanță furnizați de întreprinderile de stat,
- monitorizarea performanței întreprinderilor publice pe baza evaluării indicatorilor de performanță, realizată de autoritățile publice de supraveghere.
- monitorizarea respectării cadrului legislativ privind integritatea și
- aplicarea de sancțiuni pentru autoritățile publice și întreprinderile de stat supravegheate și pentru persoanele responsabile.

În legătură cu procedura de selecție și nominalizare a administratorilor de întreprinderi publice la nivel central și local, AMEPIP are responsabilitatea finală de a asigura o procedură de selecție transparentă și competitivă. În această privință, Guvernul a aprobat criteriile pentru selecția membrilor consiliilor de administrație/supraveghere ale întreprinderilor de stat, pentru elaborarea listei scurte pentru fiecare

post, clasificarea acestora, procedura pentru numirile finale.

În ceea ce privește stabilirea, aprobarea și monitorizarea de indicatori principali de performanță (KPI) pentru întreprinderile de stat, AMEPIP aprobă nivelul minim de KPI stabiliți de autoritatea publică în conformitate cu activitatea specifică desfășurată și cu legislația aplicabilă. Categoriile de indicatori de performanță financiară obligatorie, aplicabili tuturor întreprinderilor de stat, sunt următoarele: politici de investiții, finanțare, operațiuni, profitabilitate, rata de distribuție a profitului sub formă de dividende.

Deși această autoritate este foarte nouă și încă nu are un istoric de activități în raport cu care să fie evaluată, judecând pe baza cadrului legislativ aferent acesteia și a contextului internațional care a generat crearea sa, ne-am putea aștepta ca AMEPIP să aibă un rol important în supravegherea autorităților publice și întreprinderilor de stat, inclusiv în sectorul transportului naval.

II.1.4 Structuri regionale și internaționale

În cadrul obligațiilor sale internaționale și ale celor de membru al UE și al altor organizații regionale, MTI și diferite entități din sectorul public implicate în administrarea și reglementarea transportului naval se intersectează regulat cu agenții internaționale și regionale care activează în acest domeniu. Printre acestea sunt demne de menționat următoarele:

- Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Națiunilor Unite (ONU) care răspunde de siguranța și securitatea transporturilor navale și de prevenirea poluării marine și atmosferice cauzate de nave.
- Administrația Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA) este agenția de reglementare a UE în domeniul siguranței maritime și prevenirii poluării maritime de către nave.
- Memorandumul de Înțelegere al Mării Negre (BS MOU) privind controlul de stat în porturi este sistemul armonizat din toată Marea Neagră pentru procedurile de inspecție menite să minimizeze sau să elimine navigația navelor cu standarde suboptime în porturile și apele Mării Negre.
- Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa (UNECE), prin divizia sa de transporturi, prin comitetul pentru căi navigabile interioare și alte organisme tehnice și de politici, lucrează la elaborarea de instrumente juridice, de politici și reglementări tehnice privind siguranța navigației pe CNI, dezvoltarea infrastructurii, cerințe privind navele și echipajele și prevenirea poluării.
- Comisia Dunării (DC) este organismul interguvernamental de implementare a Convenției de la Belgrad, care răspunde de coordonarea activităților statelor membre pentru a menține navigabilitatea pe Dunăre și a asigura accesul liber și tratamentul egal.
- Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) este organismul de implementare al Convenției pentru Protecția Fluviului Dunărea și răspunde de coordonarea activităților statelor sale membre pentru a asigura managementul sustenabil și echitabil al apelor de suprafață și al apelor subterane din bazinul fluviului Dunărea.
- Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin (CCNR) colaborează cu comitete de specialiști și alte organizații internaționale la elaborarea de standarde în domeniul navigației fluviale (CESNI).

II.1.5 Asociații sectoriale și profesionale

Asociațiile sectoriale și profesionale sunt entități interesate esențiale în organizarea sistemelor de transport pe căile navigabile. Adesea acționând independent pentru a reprezenta interesul membrilor

lor, mai multe asociații profesionale moderne contribuie la discuțiile privind strategiile și politicile sectoriale și elaborează standarde tehnice și profesionale care permit autoreglementarea și supravegherea profesională. În România, principalele asociații profesionale active în domeniul transportului pe căile navigabile interioare sunt prezentate pe scurt mai jos.

- **Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari-Fluviali din România (AAOPFR)** coordonează și reprezintă interesele transportatorilor fluviali și ale operatorilor portuari pe Dunăre. AAOPFR promovează proiecte, acte normative și acorduri internaționale relevante în domeniul TCNI și susține calificările profesionale ale forței de muncă din această industrie.
- **Asociația Română a Constructorilor de Nave (ANCONAV)** promovează cooperarea între membrii săi, Guvernul României și ministerele sale de resort pentru a se asigura că acestea recunosc importanța industriei transporturilor și a construcției de nave în țară. De asemenea, ANCONAV are și sarcina de a dezvolta clusterul maritim românesc.
- **Uniunea Societăților de Expediții din România (USER)** este asociația-umbrelă a expeditorilor de marfă din România și reprezintă interesele expeditorilor de marfă, a agenților vamali, NVOCC, operatorilor intermodali și altor operatori profesioniști și economici din domeniul transporturilor. USER are sarcina să promoveze și să protejeze interesele membrilor săi și să recomande măsuri pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor de expediții de mărfuri și a serviciilor asociate.
- **Constanța Port Business Association (CPBA)** coordonează și reprezintă interesele comune ale membrilor săi din comunitatea portului Constanța în relația cu autoritățile portuare, sindicatele și agențiile guvernamentale. CPBA promovează și sprijină dezvoltarea și competitivitatea portului Constanța la Marea Neagră și în regiunea pe care o deservește acesta (hinterlandul specific).
- **Asociația Română a Industriei de Logistică (ARILOG)** are ca scop să promoveze și să dezvolte cunoștințele profesionale și performanța în domeniul serviciilor logistice și a managementului lanțurilor de aprovizionare în toate industriile din România. Aceasta dezvoltă standarde profesionale pentru profesiile specifice serviciilor logistice din România, oferă programe de formare în domeniul serviciilor logistice, atât independent, cât și în colaborare cu universitățile și contribuie la dezvoltarea de propuneri legislative în domeniul logisticii și managementului lanțurilor de aprovizionare.
- **Romanian Intermodal Association (RIA)** acționează ca partener profesional în networking, formare și cercetare în proiecte legate de transportul intermodal, cu accent pe TCNI și pe transportul de mărfuri pe distanțe scurte. RIA participă la o serie de proiecte de cercetare finanțate de UE, publică știri și actualizări din industrie și organizează evenimente de formare și conferințe.

Merită reținut faptul că asociațiile profesionale de mai sus și mulți dintre membrii acestora sunt asociați și cu organizații internaționale și regionale din acest domeniu, de exemplu USER cu Asociația Internațională de Freightforwarding (FIATA), AAOPFR cu European Boating Association (EBA) și cu Federația Europeană a Porturilor Fluviale (EFIP), RIA cu Asociația Intermodală Europeană (EIA), iar ARILOG cu Asociația Europeană de Logistică (ELA), iar parte din reprezentanții acestor asociații participă în mod activ și la activitatea confederațiilor sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

De asemenea, există un număr de confederații care participă, în cadrul Comisia de Dialog Social de la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin reprezentanții lor, în mod activ la procesul de consultare și de îmbunătățire a inițiativelor legislative promovate de către minister. Pe lângă această prerogativă, aceste organizații au un rol activ în definirea actelor normative și politicilor publice prin poziția pe care o ocupă în cadrul Consiliului Economic și Social, precum și la nivelul Consiliul Național Tripartit pentru Dialog Social.

Confederațiile sindicale reprezentative la nivel național care participă la CDS - MTI sunt:

- Blocul Național Sindical
- Confederația Națională Sindicală CARTEL ALFA
- Confederația Națională a Sindicatelor Libere din România
- Confederația Sindicatelor Democratice din România
- Confederația Sindicală Națională MERIDIAN

Confederațiile patronale reprezentative la nivel național care participă la CDS - MTI sunt:

- Consiliul Național al Întreprinderilor Mici și Mijlocii din România
- Confederația Patronală CONCORDIA

II.2 Cadrul instituțional al transportului naval în România

Un aspect esențial pentru performanța transportului naval este măsura în care guvernele și agențiile din sectorul public sunt implicate în procesul de dezvoltare, implementare și monitorizare a reglementărilor, regulilor și procedurilor sectorului. Pe lângă peisajul legislativ, sfera de acoperire a reglementărilor în sectorul transportului naval poate fi împărțită în mare în două domenii de reglementare principale: reglementarea tehnică (sau pentru siguranță) și reglementarea economică (sau de piață).

II.2.1 Peisajul legislativ în sectorul transportului naval

Cadrul legislativ și de reglementare în sectorul maritim, al TCNI și al porturilor în România este organizat pe trei niveluri: convenții și acorduri internaționale, legislație UE și legislație națională.

II.2.1.1 Convenții și acorduri internaționale

Acest nivel se referă la convențiile și acordurile internaționale la care România este semnatară și care se aplică direct României. Printre acestea se numără convențiile și acordurile internaționale privind transportul naval, codurile și reglementările IMO, UNECE, ILO și ale altor agenții relevante.

II.2.1.2 Legislația UE

Aceasta se referă la spectrul de legislație UE, care include:

- Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE),
- Regulamentele UE – aplicabile direct României ca stat membru,
- Hotărârile Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE),
- Directivele UE – legile naționale trebuie să încorporeze regulile prevăzute în directive pentru ca acestea să devină aplicabile,
- Decizii UE – aplicabile dacă sunt adresate României sau tuturor statelor membre,
- Recomandări/Îndrumări – nu sunt obligatorii din punct de vedere legal, dar pot fi implementate voluntar.

II.2.1.3 Legislația națională

Aceasta se referă la spectrul de legislație națională, care include:

- Legi precum: Legea porturilor, Legea concurenței (21/1996) și Legea zonelor libere (84/1992).
- Ordonanțele Guvernului (OG), cum ar fi: OG 42/1997 privind transportul maritim și fluvial, OG 22/1999 privind porturile și căile navigabile interioare și Ordonanțele de Urgență ale Guvernului (OUG), cum ar fi: OUG 39/2018 privind parteneriatele public-privat (PPPs).
- Hotărâri de Guvern (HG) cum ar fi: HG 517/1998 pentru înființarea ACN și HG 518/1998 pentru înființarea APMC.
- Ordine de ministru, de exemplu Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 548/2014 privind autorizarea și licențierea operatorilor economici de către ANR.
- Instrucțiuni și regulamente emise de ministere și de autorități naționale.

II.2.1.4 Politica și cadrul legal pentru transportul naval în România

În ceea ce privește politica și cadrul legal al sectorului transporturilor din România, ca stat membru (SM) al Uniunii Europene (UE), acestea sunt în mare măsură determinate de cadrul legal în vigoare la nivel european.

II.2.1.4.1 Guvernanța transportului pe căile navigabile interioare și a transportului maritim

Principalele principii, domenii și delimitări ale competențelor dintre UE și statele membre ale acesteia sunt prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. UE și statele membre au roluri comune, de exemplu în ceea ce privește funcționarea pieței interne, garanțiile de mediu, normele privind concurența și impozitarea, precum și în realizarea de acțiuni care întăresc coeziunea economică, socială și teritorială.

Articolele 90 – 100 din tratat reprezintă temeiurile juridice ale politicii UE în domeniul transporturilor pentru sectoarele de transport rutier, feroviar și pe căile navigabile interioare. Ele definesc procesul de stabilire a setului de reguli comune, care trebuie să promoveze funcționarea sectorului transporturilor și siguranța acestuia. Elementele cheie sunt principiile practicilor nediscriminatorii și dispozițiile care interzic ajutorul de stat. Tratatul abordează, de asemenea, modul în care poate fi luată în considerare diversitatea nivelului de trai și a nivelului de ocupare a forței de muncă în anumite regiuni.

Sectorul transportului maritim nu este inclus în mod explicit în acest tratat. Sectorul transportului maritim operează într-un context global, guvernat de Organizația Maritimă Internațională (IMO), agenție specializată a Națiunilor Unite care stabilește standarde pentru siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. IMO se străduiește să creeze un cadru de reglementare pentru industria de transport maritim care să fie corect și eficient și care să fie adoptat universal. Prevederile cadrului de reglementare al IMO sunt implementate în cadrul de reglementare al UE.

De importanță pentru sectorul transportului pe căi navigabile interioare este Convenția privind regimul navigației pe Dunăre, încheiată la Belgrad (în 1948) cu scopul de a proteja libertatea de

navigație pe Dunăre pentru orice pavilion și de a obliga statele dunărene să mențină sectoarele lor de navigație pe Dunăre în condiții bune de navigabilitate.

II.2.1.4.2 Politica UE de transport din 1992

Elementul central al politicii UE în domeniul transporturilor este subliniat în Cărțile albe, care sunt publicate la fiecare 10 ani, începând cu anul înființării UE.

- Cartea albă privind dezvoltarea viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor (COM(1992)0494) a subliniat deschiderea piețelor de transport, extinderea TEN-T și îmbunătățirea siguranței și armonizarea cadrului social aplicabil.
- Cartea albă „Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: timpul de a decide” (COM(2001)0370) a prezis o creștere masivă a volumelor de trafic, parțial datorită extinderilor viitoare prin aderarea țărilor est-europene, care ar impune o povară infrastructurii (existente), provocând congestie, atât pentru mediu cât și în domeniul sănătății. Acesta a inclus măsuri care ar trebui să decupleze creșterea economică de cea a transporturilor și ar trebui să asigure cote de piață pentru transportul feroviar și naval. Când a devenit evident că lipseau instrumentele pentru aceste ambiții, acțiuni suplimentare au fost incluse în Planul de acțiune pentru logistică, Planurile de acțiune integrate pentru transportul pe căile navigabile interioare (NAIADES și NAIADES II), Obiectivele și recomandările strategice pentru politica maritimă a UE până în 2018.
- Cartea albă „Foaia de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144) a descris atât provocările existente cât și cele noi apărute pentru transport și a oferit linii directe pentru a le face față. De exemplu, a inclus înființarea unui Spațiu European Unic de Transport prin eliminarea barierelor dintre moduri și sisteme naționale, ușurând astfel procesul de integrare și facilitând apariția operatorilor multinaționali și multimodali. De asemenea, a abordat nevoia de convergență și de aplicare a normelor sociale, de siguranță, de securitate și de mediu, a standardelor minime de servicii și a drepturilor utilizatorilor.
- Cadrul de reglementare actual este Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă – ancorarea transportului european pe drumul cel bun pentru viitor (COM(2020)0789), publicată în Decembrie 2020, împreună cu un plan de acțiune cu 82 de inițiative pentru a ghida activitatea de transport până în anul 2024. Strategia subliniază modul în care sistemul de transport al UE își poate îndeplini ambițiile ecologice de a reduce emisiile cu 90% până în 2050, așa cum este definit în Pactul Ecologic al UE, și transformarea necesară pentru a deveni un sistem de transport inteligent și rezistent la crizele viitoare. Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă ar trebui să implice o transformare fundamentală, mai degrabă decât paradigma schimbării incrementale, ca în cadrele politice de reglementare precedente.

II.2.1.4.3 Strategie de mobilitate durabilă și inteligentă

Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă (SSMS / SMDI) recunoaște importanța mobilității și a transportului pentru societate și economie, dar stabilește, de asemenea, că beneficiile au venit cu costuri mari. De exemplu, aproximativ 25% din totalul gazelor cu efect de seră (GHG/GES) al UE este

legat de sectorul transporturilor. Emisiile de GHG/GES, poluarea aerului, poluarea sonoră și a apei, producerea accidentelor de circulație, congestiunea și pierderea biodiversității nu au fost abordate suficient de politicile anterioare.

II.2.1.4.4 Strategia UE de transport maritim

Transportul maritim este de mare importanță pentru economia UE, deoarece aproape 90% din comerțul extern de mărfuri se face pe mare. În plus, transportul maritim pe distanțe scurte reprezintă o pondere semnificativă a schimburilor în interiorul UE. În general, industriile maritime reprezintă o sursă importantă de locuri de muncă și de venit pentru economia UE.

Principalele obiective strategice ale Strategiei UE privind transportul maritim au fost definite în (COM(2009)8 final) „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE de transport maritim până în 2018”, care a fost completată și actualizată în 2016 prin Planul de implementare (SWD(2016)326).

Siguranță și securitate

Siguranța și securitatea sunt considerate o preocupare prioritară pentru UE. Strategia subliniază modul în care siguranța și securitatea au devenit practici bine stabilite, directivele din primii ani ai acestui secol fiind deja bine implementate. Cei doi piloni principali pentru asigurarea siguranței maritime sunt „Conformitatea Statului Pavilionului” și „Controlul Statului Portului”. Administrațiile statului de pavilion trebuie să verifice dacă navele aflate în registrul lor sunt conforme cu regulile și reglementările internaționale, în primul rând verificând înregistrările de siguranță ale navei.

De asemenea, statele membre au fost obligate să impună schemele IMO de audit ale Statului de Pavilion pentru nave, iar administrațiile Statului de Pavilion au obligația de a implementa și menține un sistem de management al calității, care este certificat în conformitate cu standardele internaționale. Statele de Pavilion pot delega munca unei organizații recunoscute (societăți de clasificare), care va clasifica și controla siguranța navelor în raport cu criteriile de calitate stricte, orientate spre siguranță, prevăzute în legislația UE. „Controlul Statului Portului” urmărește reducerea standardelor de transport maritim în apele UE. Statele membre trebuie să pună în aplicare o abordare bazată pe risc pentru inspecțiile navelor în porturile lor și să aloce resurse suficiente și inspectorii calificați. Administrațiile de control al Statului Portului din țările europene cooperează în cadrul „Memorandumului de Înțelegere de la Paris privind Controlul Statului Portului”, care detaliază frecvența și procedurile inspecțiilor. Dacă navele au fost reținute de un stat portuar, Statul de Pavilion va supraveghea ca nava să fie adusă din nou în conformitate. Standardele pe care trebuie să le respecte navele și echipajele au fost stabilite în cadrul unor convenții internaționale IMO, cum ar fi Convenția SOLAS (Siguranța Vieții pe Mare) și sunt încorporate în cadrul legal al UE. Abordarea de securitate pe care porturile trebuie să o implementeze împotriva actelor ilegale intenționate este reglementată de Regulamentul (CE) 725/2004 privind îmbunătățirea securității navelor și a instalațiilor portuare, completat de Directiva 20005/65/CE privind îmbunătățirea securității portuare.

EMSA este mandatată să supravegheze toate mecanismele de control, societățile de clasificare și

procoloalele de securitate menționare mai sus.

Digitalizare și simplificare pentru un transport naval mai eficient

Strategia de Transport Maritim încearcă să creeze un „Spațiu european de transport maritim fără bariere”. Planul său de acțiune a propus simplificarea formalităților vamale și a procedurilor administrative, îmbunătățirea transmisiei electronice prin crearea de sisteme „e-maritime” și raționalizarea reglementărilor UE relevante.

Prima încercare a fost Directiva 2010/65/UE privind „Formalitățile de raportare pentru navele care sosesc și/sau pleacă din porturile Statelor Membre”, care urmărea să asigure că formalitățile de raportare în porturile din toate statele membre vor fi solicitate într-un mod armonizat și coordonat. Cu toate acestea, evaluarea a concluzionat că diferența în implementările acestei Directive de către Statele Membre a implicat că obiectivele au fost doar parțial obținute și că sarcina administrativă rămânea prea mare, deoarece armonizarea formalităților de raportare nu progresa. Regulamentul 2019/1239/UE stabilește cadrul pentru un Ghișeu Unic Maritim European (EMSWe) și a înlocuit Directiva privind formalitățile de raportare. EMSWe oferă interfețe de raportare armonizate într-o rețea de ghișee unice maritime. Include schimburi de date, folosind SafeSeaNet (sistemul UE de monitorizare și informare a traficului navelor), precum și baze de date, de exemplu, pentru înregistrarea navelor, materialele periculoase și igienizarea navelor.

Regulamentul EMSWe susține Ghișeele Maritime Naționale Unice (NSW) care fuseseră deja instituite de fiecare dintre statele membre. NSW este locul în care sunt raportate toate informațiile și unde trebuie asigurat „Principiul O Singură Dată” pentru transmiterea informațiilor. Prin urmare, NSW trebuie să pună toate informațiile la dispoziția diferitelor autorități competente. NSW trebuie să accepte „Formularele FAL”, care au fost dezvoltate de IMO pentru facilitarea traficului maritim internațional, pentru îndeplinirea formalităților de raportare, iar comunicarea trebuie să fie doar în formă electronică. Regulamentul permite, de asemenea, schimbul de informații relevante din datele colectate, cu alte moduri de transport, pentru a facilita transportul multimodal. Ar trebui să fie implementat până în 2025 cel târziu.

O altă simplificare a fost inițiativa Blue Belt (2013), care scutește mărfurile UE transportate între porturile maritime ale UE de formalitățile administrative și vamale care se aplică mărfurilor care sosesc din străinătate. De asemenea, formalitățile simplificate pentru serviciile regulate de transport maritim sunt în vigoare din 2014.

În contextul digitalizării, Strategia de Transport Maritim abordează, de asemenea, și etapele următoare necesare pentru o mai bună integrare a transportului maritim (și în special a transportului maritim pe distanțe scurte) în coridoarele multimodale.

Aspecte suplimentare privind simplificarea administrativă, optimizarea fluxurilor de mărfuri și o mai bună utilizare a infrastructurii existente prin utilizarea tehnologiilor digitale urmau să fie abordate de „Forumul pentru Transport și Logistică Digitală” (DTLF), care include reprezentanți ai administrației naționale și ai operatorilor de transport și își propune să promoveze utilizarea documentelor electronice și schimbul de informații.

Un rezultat al activității acestui forum a fost Regulamentul (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice referitor la transportul de marfă (eFTI). Acesta simplifică și optimizează comunicarea între operatorii din sectoarele de transport rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare și autoritățile competente prin instituirea unui cadru legal care impune autorităților să accepte toate informațiile solicitate în formă electronică. Întrucât informațiile privind transportul maritim sunt deja acoperite de dispozițiile Regulamentului EMSWe, acestea nu sunt reglementate de acest regulament, dar armonizarea poate fi de dorit pentru o mai bună interoperabilitate în lanțurile logistice multimodale. O dezvoltare mai recentă în ceea ce privește digitalizarea sunt progresele realizate pentru Navele Maritime Autonome de Suprafață (MASS). Adoptarea noilor tehnologii informaționale, digitalizarea și automatizarea ar putea schimba metodele de lucru în transportul maritim. CE anticipează introducerea navelor complet sau parțial autonome. De asemenea, în urma acțiunilor IMO a elaborat în anul 2020 linii directoare pentru teste de siguranță, sigure și durabile pentru MAAS. Orientările reprezintă un document viu, care va fi actualizat pe baza informațiilor obținute în urma încercărilor.

Durabilitatea mediului și decarbonizarea

Comunicarea din anul 2009 a invitat CE, Statele Membre și industria maritimă europeană să colaboreze în vederea atingerii obiectivului pe termen lung al transportului maritim „Zero deșeuri, Zero emisii”. Volumul activității de transport maritim este atât de mare încât produce o cantitate substanțială de emisii care sunt dăunătoare pentru sănătatea umană și pentru mediu. Necesitatea unui transport mai curat se aplică gazelor cu efect de seră (GES) și emisiilor de substanțe care sunt deosebit de dăunătoare în apropierea zonelor de coastă și orașelor portuare, cum ar fi sulful, particulele și oxizii de azot.

Obiective privind emisiile

Obiectivele de reducere a CO₂ ale Green Deal al UE depășesc ceea ce a fost anticipat în Strategia de Transport Maritim. În anul 2021, pachetul climatic Fit for 55 al CE a propus să includă transportul maritim în ETS al UE, acoperind emisiile gazelor cu efect de seră de la navele de peste 5.000 tone (GT) atunci când navighează în interiorul UE și când sunt acostate la dană. Începând cu anul 2026, companiile de transport maritim ar trebui să renunțe la cote pentru o sumă egală cu toate emisiile lor raportate în anul precedent. Acest mecanism bazat pe piață, care pune un preț pe emisiile de gaze cu efect de seră al navelor, va pune presiune asupra industriei de transport maritim pentru a se decarboniza. Cu toate acestea, vor fi necesare investiții substanțiale în acest sens, atât pentru nave, cât și pentru infrastructură. În urma pachetului legislativ privind clima Fit for 55 (2021), „Inițiativa Maritimă FuelEU” a propus abordarea privind utilizarea combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și pentru a crește gradul de utilizare a combustibililor durabili de către nave. Acesta impune cerințe privind intensitatea carbonului din carburanții utilizați la bord. Aceasta este o abordare bazată pe obiective, mai degrabă decât stabilirea de obligații privind tipurile specifice de combustibili care urmează să fie utilizați de armatori. Scopul este acela ca combustibilii regenerabili și cu emisii scăzute de carbon să reprezinte 6% până la 9% din mixul de combustibili pentru transportul maritim internațional în anul 2030 și 86% până la 88% până în anul 2050. În prezent, mixul de combustibili maritimi se bazează aproape în întregime pe combustibili fosili.

În anul 2008, IMO a adoptat noi limite ale emisiilor de sulf care sunt incluse în Directiva 2012/33/ UE. Transportul mondial folosește în principal păcură grea cu conținut ridicat de sulf. Directiva reduce conținutul de sulf la 0,5% în apele UE (în prezent 3,5%) și la 0,1% combustibili cu sulf în zonele de control al emisiilor de sulf (SECA), care în prezent în Europa sunt doar Marea Baltică și Marea Nordului. Armatorii fie pot trece la utilizarea combustibililor mai curați, fie pot instala sisteme de curățare a gazelor de eșapament (numite „epuratori”). Trecerea la combustibili mai curați va necesita tehnologii adaptate combustibililor alternativi și, prin urmare, se așteaptă să fie viabilă doar pentru navele nou construite.

Măsuri de reducere a emisiilor

Primele măsuri de reducere a emisiilor de carbon au fost luate cu pași mici. În anul 2011, IMO a introdus o limită obligatorie a Indicelui de Proiectare a Eficienței Energetice (EEDI) pentru navele care urmează să fie construite. Un plan de management al eficienței energetice a navelor a fost, de asemenea, obligatoriu pentru toate navele. Ambele măsuri au beneficiat de sprijin deplin din partea CE și a statelor membre. În anul 2015, a fost adoptat Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ din transportul maritim (Regulamentul MRV). Aceasta cere ca operatorii de nave să-și raporteze anual emisiile de gaze cu efect de seră. Regulamentul îmbunătățește gradul de conștientizare cu privire la emisiile de CO₂ și se pregătește pentru implementarea obiectivelor de reducere a gazelor cu efect de seră. Se aplică navelor (>5.000 tone (GT)) care fac escală în porturile UE. CE ia în considerare includerea EEDI în cerințele de raportare.

Directiva 2014/94/UE „Privind implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi” (AFIR) promovează în continuare transportul curat și durabil, în special utilizarea gazului natural lichefiat (GNL) ca și combustibil marin. AFIR urmărește să asigure standardizarea necesară și înființarea unei infrastructuri de bază de aprovizionare cu combustibil înainte de anul 2025. AFIR sugerează, de asemenea, introducerea unor scheme voluntare de „taxare ecologică” de către porturile UE, care pot contribui la adoptarea unor transporturi mai curate.

Un nou Regulament privind Infrastructura Combustibililor Alternativi (AFIR) este în curs de elaborare. AFIR propus cere Statelor Membre să asigure realizarea unui număr adecvat de puncte de realimentare pentru gaze naturale lichefiate (GNL) (terminale GNL, rezervoare, containere mobile, nave bunker sau barje) în porturile maritime de bază TEN-T desemnate până în ianuarie 2025. Statele Membre trebuie să desemneze porturile principale pentru această infrastructură și ar trebui să țină seama de nevoile reale ale pieței. Statele Membre trebuie să coopereze cu Statele Membre vecine pentru a asigura o acoperire adecvată a rețelei centrale TEN-T. Statele Membre vor fi, de asemenea, obligate să se asigure că porturile din reșeaua TEN-T sunt echipate pentru a furniza energie electrică de la țărm navelor de pasageri și containerelor, acoperind cel puțin 90% din escalele lor relevante, până în ianuarie 2030. Până în ianuarie 2025, Statele Membre trebuie să prezinte un proiect pentru cadrele politice naționale pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi în sectorul transporturilor și planurile acestora pentru infrastructura relevantă pentru CE. Acestea ar trebui să includă obiective naționale pentru furnizarea de gaz natural lichefiat (GNL) și energie electrică de la țărm, precum și un plan pentru alte infrastructuri de combustibili nefosili.

Directiva (UE) 2019/883 „Privind instalațiile portuare de recepție pentru livrarea deșeurilor de la nave” încorporează prevederi IMO-MARPOL. Acesta stabilește că taxele indirecte vor fi plătite de operatorii de nave, dându-le dreptul de a-și livra deșeurile într-un port. Dacă se livrează o cantitate excepțională de deșeuri, se poate aplica o taxă directă suplimentară care acoperă costurile suplimentare de manipulare a deșeurilor. Directiva permite stabilirea de prețuri diferențiate pentru operatorii de nave care demonstrează cantități reduse de deșeuri și gestionarea durabilă a deșeurilor la bord. Statele Membre trebuie să se asigure că instalațiile portuare de recepție pot primi tipurile și cantitățile de deșeuri de la navele care folosesc în mod normal portul și că deșeurile sunt gestionate în conformitate cu reglementările.

Un partener global mai puternic

Această componentă a strategiei este diversă. Include, de exemplu, Acorduri de Liber Schimb (ALS), care creează un acces suplimentar valoros pe piața acestor servicii. Astfel de Acorduri de Liber Schimb au fost încheiate cu țările Mării Negre, Georgia și Ucraina. De asemenea, se reflectă asupra atractivității sporite a registrelor statelor membre ale UE, în principal datorită introducerii unor regimuri de impozitare favorabile. O consultare a pieței a concluzionat că registrele sunt foarte importante pentru a menține condiții de concurență echitabile la nivel mondial pentru transportul maritim din UE și ar trebui evitată eliminarea pavilionului navelor în afara UE.

Îmbunătățirea profilului și calificării navigatorilor și protecția maritimă

Strategia recunoaște că menținerea unor standarde înalte de calificare și a unor condiții decente de muncă și de viață pentru navigatori la bordul navelor este importantă pentru siguranță, securitate și pentru protecția mediului. Directiva 2013/54/CE asigură că Statele de Pavilion sunt responsabile pentru conformitatea cu Convenția Organizației Internaționale a Muncii (OIM) Maritime (MLC 2006). Acestea trebuie să introducă mecanisme eficiente și adecvate de aplicare și monitorizare, inclusiv inspecții la intervale specifice pentru a se asigura că condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor de pe navele care arborează pavilionul lor îndeplinesc și continuă să îndeplinească cerințele MLC 2006. Deși rămân pe deplin responsabile, țările UE pot autoriza recunoașterea organizațiilor cu expertiză specifică în domeniu să efectueze astfel de inspecții. Statele Membre trebuie să se asigure că există proceduri adecvate de reclamație la bord. Responsabilitățile Statelor Portului pentru punerea în aplicare a MLC 2006 sunt acoperite de Directiva 2013/38/UE.

Din anul 2015, navigatorii din UE au fost incluși în domeniul de aplicare al directivelor generice ale legislației UE privind dreptul muncii, care îmbunătățesc în continuare condițiile de muncă ale navigatorilor și aliniază în continuare drepturile de informare și consultare ale navigatorilor care lucrează la bordul navelor sub pavilion UE cu lucrătorii de pe uscat din toate Statele Membre ale UE. În anul 2011, Grupul Operativ privind Ocuparea Forței de Muncă și Competitivitatea în domeniul maritim a emis recomandări care au fost implementate în cadrul de reglementare pentru tratamentul juridic și administrativ al navigatorilor, condițiile de muncă și de viață și acțiunile de promovare a atractivității profesiilor navigatorilor. UE a sprijinit numeroase proiecte ale partenerilor sociali pentru abordarea unor probleme precum oboseala navigatorilor și eliminarea bullyingului și a hărțuirii la locul de muncă.

De asemenea, standardele internaționale de formare (convenția STCW) au fost încorporate în directivele UE.

II.2.1.4.5 Rețeaua Trans-Europeană de Transport

Politica Rețelei Trans-Europene de Transport (TEN-T) este un instrument cheie pentru dezvoltarea unei infrastructuri de transport coerente, eficiente, multimodale și de înaltă calitate în întreaga UE. Politika TEN-T se bazează pe Regulamentul (UE) 1315/2013. Obiectivele TEN-T sunt „consolidarea coeziunii sociale, economice și teritoriale a Uniunii și să contribuie la crearea unui spațiu european unic de transport care să fie eficient și durabil, să crească beneficiile pentru utilizatorii săi și să sprijine creșterea favorabilă incluziunii”.

TEN-T include căi ferate, căi navigabile interioare, rute maritime scurte și drumuri care leagă nodurile urbane, porturile maritime și interioare, aeroporturile și terminalele. Rețeaua constă din două straturi, rețeaua centrală (core network) și rețeaua extinsă (comprehensive network). Rețeaua centrală include cele mai importante conexiuni care leagă orașele și nodurile importante. Trebuie să îndeplinească cele mai înalte standarde de calitate a infrastructurii și trebuie finalizată până în anul 2030. Rețeaua extinsă conectează toate regiunile UE la rețeaua centrală și trebuie să fie finalizată până în anul 2050. Toate sectoarele navigabile ale Dunării și porturile maritime ale României fac parte din rețeaua TEN-T.

Implementarea TEN-T se face prin planuri de lucru multianuale, care definesc prioritățile care vor fi abordate și bugetele care urmează să fie alocate. Prioritățile includ întotdeauna investiții în infrastructură pentru rezolvarea blocajelor, de exemplu modernizări pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație și a infrastructurii de bază în porturi, precum și conexiuni portuare cu calea ferată pentru integrarea multimodală. Cererile de propuneri includ, de asemenea, proiecte care abordează priorități politice specifice, cum a fost cazul Sistemelor de Informații Fluviale, Ghișeelor Unice Naționale, instalațiilor de recepție a deșeurilor, infrastructurii pentru combustibili alternativi și furnizarea energiei electrice de pe mal. Proiectele trebuie să contribuie la realizarea TEN-T, trebuie să fi demonstrat beneficii socio-economice și valoare adăugată dincolo de granițele Statelor Membre ale UE. Cea mai mare pondere a bugetului este alocată proiectelor din rețeaua centrală, iar o mică parte proiectelor din rețeaua extinsă.

Mecanismul pentru Interconectarea Europei (MIE) (Connecting Europe Facility / CEF) este instrumentul de cofinanțare al politicii TEN-T. Proiectele de investiții în infrastructură pot fi susținute prin grant MIE până la 30% din buget. Rata de co-finanțare poate ajunge până la 85% pentru proiectele din România în apelurile care includ resurse ale Fondului de Coeziune. Studiile de pregătire a proiectelor de infrastructură (cum ar fi studiile de proiectare și evaluările de impact asupra mediului) pot fi finanțate prin CEF până la 50% din valoarea acestora.

Regulamentul TEN-T este în prezent în curs de revizuire pentru a face rețeaua mai ecologică, mai eficientă și mai rezistentă, în conformitate cu Green Deal-ul european și cu Strategia de Mobilitate Durabilă și Inteligentă. Regulamentul revizuit va include standarde de calitate mai ridicate pentru toate modurile de transport. Căile navigabile, de exemplu, trebuie să asigure condiții bune de navigație pentru un număr minim de zile. Un al treilea tip de rețea care ar trebui să fie finalizat până

în anul 2040 va fi introdus, alături de rețeaua centrală și cea extinsă. În plus, se acordă o atenție sporită utilizării duble a TEN-T, în scopuri militare și civile.

Pentru punerea în aplicare a Regulamentului TEN-T, au fost create nouă coridoare de transport ale rețelei centrale pentru a sprijini finalizarea Rețelei Trans-Europene de Transport și pentru fiecare este desemnat un coordonator european care supraveghează progresul coridorului. Pe lângă aceste nouă coridoare de transport, TEN-T include și două domenii prioritare: Autostrăzile Mării și Sistemul European de Management al Traficului Feroviar (ERTMS). Coordonatorii europeni publică planuri de lucru care prezintă progresul și acțiunile planificate pentru realizarea coridorului.

Coridorul Rin – Dunăre

Coridorul Rin – Dunăre și Coridorul Orient-Est Med traversează teritoriul României, iar zona prioritară pentru Autostrăzile Mării este relevantă deoarece include Marea Neagră. Fluviul Dunărea și canalele de navigație din Delta Dunării fac parte din Coridorul Rhin-Dunăre și, prin urmare, acest coridor este foarte relevant pentru sectorul de transport naval al României. Coridorul Orient-Est Med, care traversează teritoriul României de la granița cu Ungaria trecând prin Arad, Timișoara și Craiova până la granița Bulgariei, are relevanță doar pentru rețeaua rutieră și feroviară.

Infrastructura de transport naval de pe Coridorul Rhin-Dunăre din România este formată din:

- tot sectorul românesc al Dunării, de la Baziaș (intrarea Dunării în România) până la canalul Sulina, și Canalul Dunăre-Marea Neagră. Aceste porțiuni fac parte din rețeaua centrală a TEN-T,
- porturile Constanța și Galați, în calitate de porturi maritime de bază și, respectiv, porturi principale de căi navigabile interioare,
- porturile Brăila, Sulina și Tulcea, în calitate de porturi maritime și fluviale situate pe rețeaua extinsă,
- porturile Calafat, Cernavoda, Drobeta Turnu-Severin și Giurgiu, fiind porturi fluviale situate pe rețeaua centrală de navigație interioară,
- porturile Călărași, Medgidia, Moldova Veche și Oltenița, fiind porturi situate pe rețeaua extinsă de căi navigabile interioare.
- Coridorul Rhin-Dunăre include și legături rutiere și feroviare care leagă Constanța de granița cu Ungaria trecând prin București, Brașov, Sibiu, Timișoara și prin București, Craiova, Arad și Timișoara.
- În ultima perioadă de finanțare, două proiecte TEN-T pentru transportul pe căile navigabile interioare pe teritoriul României au fost finanțate de Mecanismul pentru Interconectarea Europei, cu costuri totale de 37,7 milioane EUR:
- Portul Verde de Înaltă Performanță Giurgiu – Etapa II – Construcție (co-finanțat MIE) 2020, 16 milioane EUR,
- Fairway Danube (mai multe State Membre), costând 21,7 milioane EUR, finalizat în 2021.
- Niciun proiect referitor la porturile maritime nu a fost finanțat de MIE în acea perioadă. Alte proiecte co-finanțate de MIE în România au fost:
- modernizarea căii ferate (Curtici-Arad, viteza liniei, sarcina pe osie, ERTMS), cu un cost de 257 milioane EUR, finalizată în 2017,

- construcția de autostrăzi (Orăștie – Sibiu, Dumbrava – Deva, Timișoara – Lugoj, Nădlac – Arad), cu un cost de 1,93 miliarde EUR, finalizată între anii 2015 și 2019.

Zona prioritară Autostrăzile Mării

Cel mai recent plan de lucru pentru Autostrăzile Mării a fost publicat în anul 2022 cu titlul „Modelizarea politicii viitoare a Spațiului Maritim European”. După cum sugerează titlul, planul de lucru acoperă o gamă largă de subiecte prioritare europene. Pentru zona Mării Negre, planul de lucru identifică următoarele provocări:

- Nu există nicio inițiativă vizibilă de implicare a Mării Negre în discuțiile despre o Zonă de Control a Emisiilor (ECA). Acest lucru contrastează cu Marea Mediterană, unde aceste discuții sunt avansate și unde porturile și operatorii de nave se pregătesc pentru o ECA mediteraneeană.
- De asemenea, nu există planuri avansate în Marea Neagră pentru crearea terminalelor care să asigure alimentarea navelor cu gaze naturale lichefiate (GNL). Există instalații în Adriatica de Nord și planuri pentru instalații în Adriatica de Sud și în Grecia. Este recunoscut faptul că densitatea mai mică a traficului în Marea Neagră și ponderea mare a traficului în vrac cu escale neregulate ale diferitelor nave fac investițiile în propulsia cu gaz natural lichefiat mai puțin probabile. Traficul Mării Negre nu ar dezvolta o cerere suficientă de gaze naturale lichefiate pentru a justifica construirea unui nou terminal de gaz natural lichefiat. Terminale de gaze naturale lichefiate (GNL) sunt disponibile în Marmara (Turcia) și Yuzhnyi (Ucraina) și se sugerează că o soluție de implicare a navelor de buncheraj pentru GNL către/din aceste porturi poate fi mai eficientă. O incertitudine generală pe această piață este că GNL este considerat o opțiune intermediară care, în calitate de emițător de gaze cu efect de seră, va trebui eliminată pe termen lung. Rămâne de văzut în ce măsură infrastructura pentru GNL poate fi utilizată pentru viitorii combustibili, cum ar fi amoniacul și hidrogenul. Acești viitori combustibili alternativi nefosili au, de asemenea, planuri de dezvoltare incerte.
- Furnizarea de energie electrică de pe mal este încă subdezvoltată. Planul de lucru explică faptul că costurile de investiții pentru porturi în infrastructurile necesare, inclusiv modernizările necesare rețelei de energie electrică, care uneori sunt necesare, sunt ridicate, în timp ce numărul navelor echipate cu echipamente tehnice pentru utilizarea alimentării cu energie electrică de pe țărm este scăzut, ceea ce reprezintă obstacole în calea investițiilor pe țărm pe partea de electricitate. Între timp, după publicarea planului de lucru, Portul Constanța a început implementarea unui proiect de furnizare a energiei electrice de la mal care va fi disponibilă în 4 dane din Zona Constanța (Dana Pasageri, Dana nr. 44, Danele nr. 35 – 36 și Danele CL) și 6 dane în Zona Agigea (Danele nr: 121, 120, PL6, 114, 123, 119), până în anul 2026.
- Se anticipează că capacitatea suplimentară a terminalelor pentru transportul maritim pe distanțe scurte ar putea deveni deosebit de importantă pentru Estul Mediteranei și Marea Neagră, deoarece zona se confruntă cu cea mai puternică creștere a traficului de mărfuri dintre toate regiunile europene. De asemenea, vor fi necesare investiții pentru ca terminalele să devină conforme cu standarde de mediu mai stricte.
- Investițiile necesare pentru dezvoltarea și implementarea tehnologiilor de propulsie curată în transportul maritim sunt de așteptat să fie foarte mari. Costurile pentru adoptarea noilor

tehnologii vor trebui suportate în mare parte de operatorii de nave și sunt dificil de estimat în prealabil. Cercetarea și dezvoltarea pentru această tranziție sunt în faza incipientă și pot merge în direcții diferite. În cele din urmă, costurile de investiții în nave noi pot părea a nu fi semnificativ mai mari decât în prezent, în timp ce costurile de exploatare vor depinde de costurile combustibililor alternativi. Pentru accelerarea introducerii tehnologiei curate, se poate aplica modernizarea navelor existente, dacă este posibil pentru noi combustibili, dar această abordare va necesita investiții mari per navă.

- Pentru serviciile digitale, infrastructura fizică este deja existentă. Pentru serviciile logistice, cum ar fi documentele electronice de transport și Ghișeele Maritime Naționale Unice, accentul ar trebui să se pună pe interoperabilitatea totală între diferitele sisteme naționale, regionale și ale UE. Nevoia de investiții este în dezvoltarea de standarde și programare, mai precis în dezvoltarea de interfețe interoperabile între diferitele sisteme.

Planul de lucru nu a identificat nevoi de modernizare a infrastructurii maritime din Marea Neagră.

II.2.1.4.6 NAIADES III – Planul de acțiune pentru transportul pe căi navigabile interioare pentru perioada 2021 – 2027

„NAIADES III – Îmbunătățirea transportului european pe căile navigabile interioare” (COM(2021)0324) abordează provocările cu care se confruntă sectorul transporturilor pe căile navigabile interioare. Acesta conține „Planul de acțiune pentru transportul pe căile navigabile interioare 2021 - 2027”, care trebuie să realizeze obiectivele Green Deal-ului european și ale Strategiei de Mobilitate Durabilă și Inteligentă.

Comunicarea afirmă că potențialul de creștere a cotei modale a transporturilor pe căile navigabile interioare este semnificativ. Pentru volume în creștere substanțială, însă, sunt necesare îmbunătățiri ale condițiilor de navigație în rețea și ale conexiunilor acesteia – fizice și digitale – cu alte moduri de transport. De asemenea, va fi important ca transporturile pe căile navigabile interioare să poată concura în condiții echitabile cu alte moduri de transport și să aibă o piață internă care să funcționeze bine.

Obiectivele de bază ale planului de acțiune sunt transferarea mai multor transporturi de mărfuri către căile navigabile interioare și punerea sectorului pe o cale ireversibilă de zero emisii. Acestea sunt susținute de digitalizarea în continuare și de măsuri de sprijinire a forței de muncă actuale și viitoare.

Planul de acțiune este formulat în jurul a opt obiective țintă, intitulate după cum urmează:

1. Ajutorul acordat administratorilor de căi navigabile să asigure un nivel înalt de servicii (stare bună de navigație) de-a lungul coridoarelor de căi navigabile interioare ale UE până la 31 Decembrie 2030;
2. Actualizarea cadrului juridic al UE pentru transportul intermodal pentru a stimula transporturile pe căile navigabile interioare,
3. Accelerarea procedurilor de certificare pentru navele inovatoare și cu emisii reduse,
4. Garantarea investițiilor în domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare ținând cont de obiectivele climatice și de mediu,
5. Dezvoltarea porturilor interioare ca hub-uri de infrastructură multimodale pentru combustibili alternativi,
6. O foaie de parcurs pentru digitalizarea și automatizarea transporturilor pe căile navigabile interioare,

7. Reguli UE inteligente și flexibile privind echipajul,
8. Sprijinirea sectorului și a Statelor Membre în tranziția către nave cu emisii zero.

II.2.1.4.7 Cadrul legal pentru navigație și acces pe piață

Un rezumat al cadrului legal în vigoare pentru navigație și acces pe piața acestor servicii, concentrat în primul rând pe transportul maritim, este prezentat în Tabelul II.1.

Tabelul II.1. Rezumatul cadrului legal pentru navigație și acces pe piață.

Directiva 2009/16/EC	Control Portuar al Statului	Urmărește reducerea standardelor de transport maritim în apele UE, asigurându-se că navele respectă normele UE și internaționale de siguranță maritimă și de mediu și stabilește criterii comune pentru inspecțiile navelor.
Directiva (EU) 2022/993	Nivel minim de pregătire pentru navigatori	Cuprinde standardele IMO
Regulamentul 1406/2002	Înființarea Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (AESM)	Definește sarcini instituționale de asistență în actualizarea cadrului legislativ al UE, supravegherea implementării efective a actelor juridice, formarea și asistența tehnică pentru administrațiile naționale. Definește sarcina de sprijinire a acțiunilor de răspuns la poluare.
Regulamentul (EC) 336/2006	Implementarea codului internațional de management al securității (ISM) pentru navigație	Asigurarea că companiile de transport maritim respectă Codul ISM pentru transport maritim, prin sisteme de management al siguranței pe nave și pe țărm și prin controlul statului de pavilion.
Directiva 1999/95/EC Maritimă	Aplicarea regulilor cu privire la orele de muncă ale navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile UE	Pentru sănătatea și siguranța navigatorilor și combaterea denaturării concurenței. Acesta prezintă regulile privind timpul de lucru, precum și desemnarea și procedurile de inspecție și aplicare.
Directiva 1999/63/EC Maritimă	Acord privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor	Precizarea orelor de lucru și a perioadei de odihnă pe zi și săptămână, precum și concediul plătit, precum și evidența obligatorie. Amendamente din 2009/13/CE și (UE) 2018/131 de aliniere la Convenția privind munca maritimă
Regulamentul (EU) 2016/1035 Maritim, neaplicabil încă	Protecție împotriva prețurilor prejudiciabile ale navelor	Pentru protejarea constructorilor de nave prin asigurarea faptului că navele nu sunt vândute sub valoarea lor normală, prevenind practicile de dumping în afara UE.
Directiva 2009/20/EC Maritim	Asigurarea armatorilor pentru daune maritime	Obligația de a asigura navele sub pavilionul MS sau în porturile MS, cu referire la IMO și convenții.
Directiva 2005/35/EC Maritim	Poluarea provocată de navă și introducerea de sancțiuni pentru încălcări	Combaterea deversării petrolului sau a altor substanțe poluante de pe nave în toate apele, inclusiv în porturi.
Directiva (EU) 2019/883 Maritim	Instalații portuare de recepție pentru livrarea deșeurilor de la nave	Protejarea mediului marin. Statele Membre trebuie să se asigure că instalațiile portuare pot primi deșeuri de la navele care utilizează în mod normal porturile și gestionează deșeurile într-un mod adecvat din punct de vedere ecologic (2008/98/CE privind gestionarea deșeurilor). De asemenea, stabilește prețurile echitabile și permite diferențierea, de exemplu, pentru navele ecologice.
(EC) 725/2004 Maritim	Îmbunătățirea securității navelor și a instalațiilor portuare	Implementează amendamentele IMO la Convenția Internațională pentru Siguranța Vieții Umane pe Mare (SOLAS), care încorporează evaluările și măsurile de risc de securitate conform Int. Securitatea Navelor și a Instalațiilor Portuare (ISPS) - Cod. SM definesc informațiile de securitate care trebuie furnizate autorităților relevante înainte de sosire.
Directiva 2005/65/EC		Își propune să stabilească un cadru UE pentru a garanta un nivel ridicat

(completează 725/2004) Maritim	Îmbunătățirea securității porturilor	și comparabil de securitate în toate porturile UE, care va consta în reguli de bază comune privind măsurile de securitate portuară, un mecanism de implementare a acestor reguli și mecanisme adecvate de monitorizare a conformității..
Multiple Regulamente 4055-4057/86, (EC) 1/2003, 246/2009, 906/2009 Maritime	Furnizare de servicii, concurență, prețuri neloiale și acces la comerțul oceanic	Își propune să organizeze transportul maritim în conformitate cu principiile de bază ale dreptului UE pentru a oferi servicii, concurență și acces liber la piața transportului maritim.
Directiva 2009/45/EC, (EU) 2017/2108 Maritim	Reguli și standarde de siguranță pentru navele de pasageri	(Inspecții pentru) siguranța operațiunilor navelor de pasageri.
Directiva (EU)2017/2110 Maritim	Siguranța pasagerilor RoRo	(Inspecții pentru) siguranța operațiunilor navelor de pasageri Ro-Ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză.
Directiva 2014/90/EU Maritim	Echipament maritim	Pentru asigurarea standardelor internaționale de siguranță a echipamentelor și pentru organizarea unei certificări eficiente.
Regulamentul (EU) 2017/352	Furnizarea de servicii portuare și privind transparența financiară a porturilor	<p>Se aplică pentru servicii de buncheraj, manipulare a mărfurilor, acostare, servicii pentru pasageri, colectarea deșeurilor și a reziduurilor de marfă de pe nave, pilotaj și remorcare.</p> <p>Acesta permite managerilor de port să controleze furnizarea de servicii, de exemplu, prin stabilirea cerințelor minime pentru furnizorii de servicii (asigurând în același timp transparența) sau prin limitarea numărului de furnizori de servicii.</p> <p>Acesta permite Statelor Membre să impună obligații de serviciu public atunci când este necesar, asigură statelor membre să perceapă taxe de infrastructură portuară și să instaleze mecanisme de soluționare a reclamațiilor.</p> <p>Acesta trebuie să prevadă o relație financiară transparentă între autoritățile naționale și administrațiile portuare.</p>

II.2.1.4.8 *Cadru legal pentru transporturile pe căile navigabile interioare*

Nivelul Pan-European

Politicile la nivel pan-European sunt stabilite sub coordonarea UNECE. Cele mai importante documente UNECE, care reglementează întreținerea și optimizarea infrastructurii căilor navigabile cu scopul de a crea condiții uniforme pentru dezvoltarea, întreținerea și utilizarea comercială a căilor navigabile interioare din Europa pe tot parcursul anului, includ:

- Acordul European privind Principalele Căi Navigabile Interioare de Importanță Internațională (AGN) (UNECE, 2010), care a intrat în vigoare în 1999 și constituie un cadru legal internațional pentru planificarea dezvoltării și întreținerii rețelei europene de căi navigabile interioare și pentru porturile de importanță internațională, pe baza parametrilor tehnici și operaționali. În ceea ce privește adâncimile canalelor ce urmează a fi asigurate de administrațiile de căi navigabile, AGN face următoarele prevederi: pe căile navigabile cu niveluri fluctuante ale apei, valoarea de 2,5 metri pescaj minim încărcat de nave să fie atinsă sau depășită în medie 240 de zile pe an.
- CEVNI – Codul European pentru Căile Navigabile Interioare (UNECE, 2015), care conține regulile de bază aplicabile transporturilor pe căile navigabile interioare în regiunea UNECE, cum ar fi marcaje și cântare de pescaj pe nave, semnale vizuale pe nave, semnale sonore și

radiotelefonie, semne și marcaje pe căi navigabile, reguli ale drumului, regulile de acostare, semnalizarea, cerințele de raportare, precum și prevenirea poluării apei și eliminarea deșeurilor. Aceste norme armonizate constituie baza juridică și tehnică pentru codurile naționale de căi navigabile interioare din statele membre UNECE.

- Inventarul Principalelor Standarde și Parametri ai Rețelei de Căi Navigabile E – „Cartea albastră” (UNECE, 2017a), care a fost publicat de Comitetul pentru Transport Interior al UNECE – pentru prima dată, în 1998 – ca supliment la AGN. „Cartea albastră” conține o listă a standardelor și parametrilor actuali și planificați ai rețelei de căi navigabile E (inclusiv porturi și ecluze), precum și o prezentare generală a blocajelor infrastructurale existente și a legăturilor lipsă. Această publicație permite monitorizarea stării actuale de implementare a acordului la nivel internațional.
- Rezoluția nr. 49 (UNECE, 2017b), care oferă un inventar al celor mai importante blocaje și verigi lipsă din rețeaua europeană de căi navigabile interioare.
- Transportul mărfurilor periculoase cu navele interioare este reglementat de Acordul European privind Transportul Internațional al Mărfurilor Periculoase pe Căile Navigabile Interioare (ADN) (UNECE, 2016). Acest acord cuprinde toate mărfurile periculoase și specifică dacă acestea pot fi transportate cu navele fluviale. Acordul ADN în sine și Regulamentele anexate, în versiunea lor originală, au fost publicate pentru prima dată în anul 2001, dar au intrat în vigoare în anul 2009. Regulamentele anexate sunt actualizate o dată la doi ani, inclusiv cel mai recent, ADN 2023, în vigoare de la 1 Ianuarie 2023. În prezent, acordul are 18 părți semnate, inclusiv România.

Regulamentele anexate la ADN conțin prevederi referitoare la:

- substanțe periculoase, utilizarea ambalajelor, a tancurilor și a unităților de transport de mărfuri în vrac,
- cerințe pentru construcția și testarea ambalajelor, containerelor intermediare pentru mărfuri vrac (IBCS), ambalajelor mari, rezervoarelor și containerelor pentru vrac,
- construcția și exploatarea, încărcarea, transportul, descărcarea și manipularea încărcăturii navelor cu marfă uscată și a navelor-cisternă,
- cerințe și proceduri pentru inspecții,
- eliberarea certificatelor de aprobare,
- recunoașterea societăților de clasificare și
- monitorizarea, instruirea și examinarea experților.

Trebuie remarcat că, în conformitate cu prevederile Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul fluvial de mărfuri periculoase, cu modificările ulterioare, Statele Membre UE trebuie să aplice Regulamentele ADN anexate reglementărilor naționale și internaționale de transport, între Statele Membre ale UE, de mărfuri periculoase pe căile navigabile interioare pe teritoriul acestora.

O navă interioară este condusă de un echipaj format din diferiți membri cu diverse competențe și sarcini. Echipajul minim pentru navele fluviale și componența echipajului depind de mărimea și de echipamentele navei și de structura operațională a acesteia. Recomandări cu privire la echipajul navelor interioare pot fi găsite în Capitolul 23 al Rezoluției nr. 61 a UNECE privind cerințele tehnice

pentru navele fluviale (UNECE, 2011). Numărul și componența minimă a echipajului, precum și competențele membrilor echipajului, sunt reglementate de legislația națională de-a lungul Dunării. Întrucât majoritatea transporturilor din regiunea Dunării implică transport transfrontalier, acordurile internaționale joacă un rol vital în structurarea contractelor de transport încheiate și a aspectelor contractuale și de răspundere implicate. Convenția de la Budapesta privind Contractul de Transport Mărfuri pe Căi Navigabile Interioare (CMNI), care a fost încheiată la 22 Iunie 2001 sub patronajul CCNR, al Comisiei Dunării și al UNECE și a intrat în vigoare la 1 Aprilie 2005, este o convenție internațională cu prevederi legale armonizate care reglementează contractele pentru transportul transfrontalier de mărfuri pe căile navigabile interioare pentru prima dată (CMNI, 2001).

Convenția se aplică tuturor contractelor de transport fluvial de mărfuri în care portul de încărcare sau portul de descărcare este situat într-o țară parte din convenție. Acesta reglementează drepturile și obligațiile generale ale părților contractuale, în primul rând cele ale transportatorului de marfă, ale expeditorului și ale destinatarului. În general, convenția include reglementări referitoare la:

- tipul și conținutul documentelor de transport,
- răspunderea în caz de degradare sau deteriorare a încărcăturii în timpul transportului și
- circumstanțe și situații care permit scutirea de răspundere.

Toate statele riverane ale Rinului și Dunării au ratificat Convenția de la Budapesta, cu excepția Austriei. Prin urmare, din perspectivă pur juridică, prevederile acestei convenții se aplică tuturor transferurilor transfrontaliere, întrucât fie portul de încărcare, fie portul de descărcare se află pe teritoriul CMNI, iar reglementările sunt deci valabile.

CMNI 2001 nu oferă reglementări standardizate pentru toate aspectele legate de transporturile de marfă pe căile navigabile interioare. Condițiile de încărcare și descărcare, precum și taxa de staționare (de exemplu, definiția zilei de odihnă) în porturi, nu sunt încă reglementate în mod consecvent de-a lungul Dunării. Furnizarea de reglementări standardizate este una dintre precondițiile de bază pentru creșterea competitivității transporturilor pe căile navigabile interioare în comparație cu transportul rutier și feroviar.

Recunoscând o fereastră importantă de oportunități pentru dezvoltarea în continuare a sectorului transporturilor fluviale, asociată cu implementarea proiectelor de Parteneriat Public-Privat (PPP), UNECE a luat măsuri pentru a stabili standarde internaționale care guvernează PPP, având ca rezultat:

- documentul Guiding Principles on People – First PPP, publicat de ONU în 2019 („Principiile directoare privind PPP People-First”), care stabilește principiile cheie care guvernează PPP și
- primul Standard privind Parteneriatele Public-Private/Model de lege cu privire la concesiuni, elaborat în parteneriat cu BERD (UNECE, 2022), care acoperă principalele domenii abordate în mod obișnuit de legile de acest fel.

Infrastructura de transport (autostrăzi, drumuri și structuri rutiere (poduri și tuneluri), aeroporturi, porturi, căi ferate) și colectarea deșeurilor se numără printre sectoarele permise pentru PPP, care pot fi relevante pentru România, unde cadrul legal care reglementează problema PPP a fost stabilit, iar utilizarea PPP poate juca un rol în dezvoltarea sectorului transporturilor fluviale până în anul 2030. Nivel European.

Pe lângă politicile prezentate în secțiunile anterioare ale anexei, există politici complementare ale UE care se ocupă în mod specific de subiecte relevante pentru transporturile pe căile navigabile interioare, descrise pe scurt în această secțiune.

Obiectivele CESNI – Comitetul European pentru Elaborarea Standardelor în Domeniul Navigației Interioare, creat de CCNR în 2015 – sunt de a contribui la adoptarea unor standarde uniforme pe întreaga rețea europeană de căi navigabile interioare, în vederea creșterii siguranței navigației și protecția mediului în cazul transporturilor fluviale, promovând ocuparea forței de muncă în navigația fluvială și făcând sectorul mai atractiv, facilitând în același timp operațiunile de transport și promovând comerțul internațional.

Caracteristicile tehnice necesare pentru căile navigabile care formează Rețeaua de Căi Navigabile Interioare Transeuropene sunt stabilite în Clasificarea Căilor Navigabile Interioare Europene (CEMT, 1992). Cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară sunt prevăzute în Directiva 2016/1629/UE și în Standardul european ES-TRIN (2021).

Echipajele navelor interioare sub pavilionul Statelor Membre ale UE au obligația de a pune în aplicare Directiva (UE) 2017/2397 privind recunoașterea calificării profesionale în navigația interioară (adică privind competențele în „eco-navigație”) din anul 2022, care poate apărea a fi o provocare pentru mulți membri ai echipajelor navelor din regiunea Dunării. Conform prevederilor ADN, care face parte integrantă din Directiva 2008/68/CE privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căile navigabile interioare, pregătirea care oferă cunoștințele în domeniul transportului de mărfuri periculoase este complet standardizată în majoritatea țărilor europene. Eliberarea și extinderea certificatelor de cunoștințe de bază, precum și de cunoștințe de specialitate în domeniul ADN (gaze, substanțe chimice) este responsabilitatea organismului autorizat definit în fiecare parte contractantă și se desfășoară conform procedurilor precis stabilite la finalizarea pregătire adecvată, clar definită de normele internaționale ale ADN. Scopul strategic în îndeplinirea cerințelor de siguranță pentru căile navigabile interioare este înființarea unei rețele de consilieri de siguranță ADN în toate companiile de transport maritim, precum și pregătirea temeinică și permanentă a membrilor echipajului navei, adică a participanților la transportul de mărfuri periculoase.

Procedurile vamale sunt uniforme pentru toate Statele Membre ale UE și, prin urmare, acestea sunt guvernate de acte ale UE. Actul principal este Regulamentul (UE) 2013/952, Codul Vamal al Uniunii (UCC). UCC a fost adoptat în anul 2013, iar prevederile sale de fond se aplică din 2016. Pe lângă UCC, CE a publicat regulamente delegate și de punere în aplicare privind modificările procedurale reale. Acestea sunt incluse în Regulamentul delegat (UE) 2015/2446, Regulamentul delegat (UE) 2016/341 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447.

Următoarea legislație a UE este considerată relevantă pentru transporturile pe căile navigabile interioare:

Nave

- Regulamentul delegat (UE) 2020/474 al Comisiei din 20 Ianuarie 2020 privind Baza de Date Europeană de Nave (European Hull Database)
- Regulamentul delegat (UE) 2019/1668 al Comisiei din 26 Iunie 2019 de modificare a

Directivei (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară

- Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 Septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE
- Directiva 2010/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 Iunie 2010 privind echipamentele sub presiune transportabile
- Directiva 2009/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 Septembrie 2009 privind recunoașterea reciprocă a licențelor de navigabilitate pentru navele de navigație interioară
- Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 Septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase

Locuri de muncă și abilități

- Regulamentul delegat (UE) 2020/473 al Comisiei din 20 Ianuarie 2020 de completare a Directivei (UE) 2017/2397 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele pentru bazele de date pentru certificatele de calificare ale Uniunii, registrele de service și jurnalele de bord
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/182 al Comisiei din 14 Ianuarie 2020 privind modelele în domeniul calificărilor profesionale în navigația interioară
- Directiva Delegată (UE) 2020/12 a Comisiei din 2 August 2019 de completare a Directivei (UE) 2017/2397 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele de competențe și cunoștințele și aptitudinile corespunzătoare, pentru examenele practice, pentru aprobarea de simulatoare și pentru fitness medical
- Directiva (UE) 2017/2397 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 Decembrie 2017 privind recunoașterea calificărilor profesionale în navigația interioară și de abrogare a Directivelor Consiliului 91/672/CEE și 96/50/CE
- Directiva 2014/112/UE a Consiliului din 19 Decembrie 2014 de punere în aplicare a Acordului european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare
- Directiva 87/540/CEE a Consiliului din 9 Noiembrie 1987 privind accesul la ocupația de transportator de mărfuri pe căi navigabile în transportul național și internațional și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri de calificare pentru această ocupație

Servicii de Informații Fluviale (RIS)

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1744 al Comisiei din 17 Septembrie 2019 privind specificațiile tehnice pentru raportarea electronică a navelor în navigația interioară și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 164/2010
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838 al Comisiei din 20 Februarie 2019 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și urmărirea navelor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1973 al Comisiei din 7 Decembrie 2018 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. CE a Parlamentului European și a Consiliului

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2032 al Comisiei din 20 Noiembrie 2018 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 416/2007 al Comisiei privind specificațiile tehnice pentru avizele către comandanți
- Regulamentul (CE) nr. 414/2007 al Comisiei din 13 Martie 2007 privind orientările tehnice pentru planificarea, implementarea și utilizarea operațională a serviciilor de informare fluvială (RIS) menționate la articolul 5 din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind serviciile armonizate de informare fluvială (RIS) privind căile navigabile interioare din Comunitate
- Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 Septembrie 2005 privind serviciile armonizate de informare fluvială (RIS) privind căile navigabile interioare din Comunitate

Piață

- Regulamentul 2019/85/CEE al Consiliului de stabilire a condițiilor de acces la dispozițiile prevăzute de Convenția revizuită pentru navigația pe Rin privind navele aparținând navigației pe Rin
- Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 Februarie 2014 privind achizițiile de către entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale
- Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 Februarie 2014 privind achizițiile publice
- Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 Februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune
- Regulamentul (CE) nr. 169/2009 al Consiliului din 26 Februarie 2009 de aplicare a regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare
- Regulamentul (CE) nr. 718/1999 al Consiliului din 29 Martie 1999 privind o politică de capacitate a flotei comunitare pentru promovarea transportului pe căile navigabile interioare
- Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 Noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și tarify în transportul pe căi navigabile interioare naționale și internaționale
- Regulamentul (CE) nr. 1356/96 al Consiliului din 8 Iulie 1996 privind normele comune aplicabile transportului de mărfuri sau de pasageri pe căi navigabile interioare între statele membre în vederea stabilirii libertății de a presta astfel de servicii de transport
- Regulamentul (CEE) nr. 3921/91 al Consiliului din 16 Decembrie 1991 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot transporta mărfuri sau pasageri pe căile navigabile interioare în interiorul unui stat membru
- Directiva 87/540/CEE a Consiliului din 9 Noiembrie 1987 privind accesul la ocupația de transportator de mărfuri pe căi navigabile în transportul național și internațional și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri de calificare pentru această ocupație
- Regulamentul nr. 11/1960 privind eliminarea discriminării în tarifele și condițiile de transport

Mediul înconjurător

- Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 Septembrie 2016 privind cerințele privind limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule și

- omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru mașinile mobile nerutiere
- Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 Octombrie 2014 privind implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.
- Directiva 2009/30 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 Aprilie 2009 de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzină, diesel și motorină și introducerea unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră
- Alte aspecte
- Regulamentul (UE) 2018/974 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 Iulie 2018 privind statisticile transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare
- Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 Februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune
- Regulamentul nr. 1177/2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare

Nivelul Dunării

Politicile care vizează regiunea Dunării sunt stabilite sub umbrela UE, precum și a convențiilor și acordurilor internaționale relevante pentru transporturile pe căile navigabile interioare. Cel mai important cadru global pentru activitățile de dezvoltare în (macro)regiunea Dunării este oferit de Strategia UE pentru Regiunea Dunării – EUSDR (CE, 2010b), care cuprinde cele 14 țări dunărene (inclusiv Statele Membre UE, țările candidate la aderare) și încearcă să creeze sinergii și să asigure coordonarea între politicile și inițiativele existente care au loc în regiunea Dunării.

EUSDR, care este implementat pe baza planurilor de acțiune (2010, 2020), abordează o gamă largă de probleme, împărțite în 4 piloni și 12 domenii prioritare, inclusiv domeniul prioritar 1a „Mobilitatea pe căile navigabile” (în cadrul pilonului 1, „Conectarea Regiunea Dunării”), care acoperă 6 „acțiuni” (teme strategice):

1. Contribuția la îmbunătățirea infrastructurii și managementului căilor navigabile și portuare,
2. Stimularea dezvoltării afacerilor,
3. Facilitarea modernizării flotei,
4. Sprijinirea lansării și îmbunătățirii în continuare a RIS,
5. Contribuția la îmbunătățirea calității educației și a locurilor de muncă,
6. Contribuția la simplificarea, armonizarea și digitalizarea proceselor administrative.

De la adoptarea sa în anul 2010, EUSDR – prin domeniul său prioritar 1a (PA1a) – a avut un rol esențial în ghidarea dezvoltării transporturilor pe căile navigabile interioare în regiunea Dunării, prin eficientizarea eforturilor regionale în implementarea a numeroase proiecte și elaborarea de strategii și recomandări de politici pe temele strategice enumerate mai sus. Spre exemplu, în legătură cu subiectul 3, PA1a a publicat o primă Strategie privind modernizarea flotei (în Decembrie 2019) și un document de discuție care conține recomandări de politică privind modernizarea flotei (în Iunie 2021).

Măsurile prioritare, planificate a fi implementate până în anul 2028 în cadrul domeniului prioritar „Mobilitate pe căile navigabile” a EUSDR, în conformitate cu planul de acțiune actual al EUSDR (CE, 2020c), sunt enumerate în tabelul II.2.

Tabelul II.2. Măsuri prioritare până în anul 2028, prevăzute în domeniul prioritar al EUSDR „Mobilitate pe căile navigabile”.

Acțiune		Măsuri prioritare
1.	Infrastructura și managementul căilor navigabile și portuare	<ul style="list-style-type: none"> - Planul General de Reabilitare și Întreținere a Căilor Navigabile (FRMMP): Continuarea ciclului politică-proiect - Contracarea restricțiilor de pescaj la intrările în port ca obstacole în calea navigației - Dezvoltarea de bune practici pentru managementul integrat al râului - Schimb de experți cu privire la opțiunile de adaptare la schimbările climatice către o gestionare mai rezistentă a căilor navigabile (adaptare continuă la modelele de evoluție a debitelor) - Monitorizarea implementării proiectului Fairway Danube 2 (activități-pilot pentru metode flexibile de reglare a apei scăzute)
2.	Dezvoltarea afacerii	<ul style="list-style-type: none"> - Organizarea de evenimente/platforme B2B, eventual cu accent pe anumite bunuri - Investigarea oportunităților pentru mărfuri grele și supradimensionate pe Dunăre - Armonizarea structurilor cost/tarifare pentru transporturi agabaritice pe drumuri din țările dunărene - Coordonarea procedurilor legale pentru transporturile internaționale de mari dimensiuni cu origine/destinație în țările riverane Dunării
3.	Modernizarea flotei	<ul style="list-style-type: none"> - Dezvoltarea căilor tehnologice specifice Dunării - Investigarea potențialului combustibililor alternativi ca soluție pe termen scurt pentru navigația ecologică pe Dunăre
4.	Servicii de informații fluviale	<ul style="list-style-type: none"> - Continuarea atelierelor de lucru privind Avizele către Căpitanii (NtS) în regiunea Dunării (pentru îmbunătățirea actualității și a calității codificării) - Urmărirea consolidării platformelor naționale de informare a utilizatorilor și a Portalului Serviciilor de Informare a Fairwayului (FIS Dunăre) în EuRIS - Digitalizarea în continuare a formularelor DAVID - Coordonare puternică cu proiectul RIS COMEX2
5.	Educație și locuri de muncă	<ul style="list-style-type: none"> - Identificarea sistematică a motivelor penuriei de personal nautic calificat în regiunea Dunării - Analiza intersectorială a programelor de acțiune similare din alte sectoare de afaceri - Elaborarea programului de acțiune treptat pentru navigația pe Dunăre (legat de recunoașterea calificărilor profesionale în navigația interioară)
6.	Procese administrative	<ul style="list-style-type: none"> - Continuarea cooperării cu PA11 (Securitate) - Digitalizarea în continuare a formularelor DAVID (în principal prin CEERIS) - Actualizare a Manualului practic privind controalele la frontieră - Dezvoltarea în continuare a instrumentului electronic transnațional (înregistrare și) gestionare a timpului.

Navigația pe Dunăre este reglementată de Convenția privind Regimul Navigației pe Dunăre, încheiată în 1948 la Belgrad (numită și „Convenția de la Belgrad”). Convenția, care a fost semnată de toate statele riverane dunărene și Rusia (parte contractantă neriverană), prevede că navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă pentru cetățenii și navele tuturor statelor riverane pe picior de egalitate în ceea ce privește cheltuielile angajate cu porturile și navigația (aceasta nu include dreptul de cabotaj). De asemenea, cere statelor să mențină navigabilitatea Dunării prin efectuarea lucrărilor necesare pe teritoriile lor. În consecință, Comisia Dunării – organismul de implementare a Convenției de la Belgrad, a recomandat următorii parametri ai căii navigabile ale Dunării: adâncimea minimă a căii navigabile de 2,5 m (1988), respectiv 2,5 m pescaj minim încărcat de nave (2013) sub nivelul scăzut al apei navigabile (LNWL) (adică, 343 de zile în medie pe an) pe tronsoane cu curgere liberă și o lățime minimă a căii de rulare între 100 și 180 de metri, în funcție de caracteristicile specifice ale tronsonului de râu în cauză (CD, 2011a).

Declarația privind Întreținerea Eficientă a Infrastructurii Căilor Navigabile pe Dunăre și Afluenții săi Navigabili din anul 2012 (sau „Declarația de la Luxemburg”) reflectă angajamentul statelor riverane de a menține parametrii adecvați ai căilor navigabile pentru o bună stare de navigație conform prevederilor

Convenției de la Belgrad și AGN, pentru acele țări care au ratificat acest acord. Implementarea declarației este monitorizată de Comisia Dunării pe baza acordului acestora cu UE. În anul 2014, sub umbrela EUSDR, au fost pregătite orientări clare pentru atingerea țintelor consacrate în declarație, ca Master Planul de Reabilitare și Întreținere a Căilor Navigabile pentru Dunăre și Afluenții săi Navigabili. Master Planul indică secțiunile de mică adâncime de-a lungul Dunării care sunt critice pentru navigație și descrie măsurile pe termen mediu necesare pentru atenuarea acestor secțiuni. Master Planul a fost adoptat în comun de majoritatea miniștrilor transporturilor din țările dunărene în anul 2014, oferind astfel un angajament politic la nivel înalt pentru atingerea obiectivelor sale și asigurarea finanțării la nivel național în acest scop. Angajamentul a fost reafirmat de miniștri transporturilor în anul 2016 și în anul 2018. Implementarea Master Planului este revizuită de două ori pe an. Aspectele cheie ale Master Planului au fost realizate în cadrul proiectului FAIRway Danube, un proiect transnațional cofinanțat de UE.

Principiile principale pentru prevenirea poluării apelor cauzate de navigația pe Dunăre se bazează pe principii general acceptate și formulate într-un context european mai larg, adică CEVNI (UNECE, 2015), Regulile privind transportul internațional de mărfuri periculoase pe căile navigabile interioare (UNECE, 2016), Convenția privind colectarea, depozitarea și recepția deșeurilor produse în timpul navigației pe Rin și căile navigabile interioare (CDNI 1996) și Normele maritime pentru prevenirea poluării marine, emise de IMO. Recomandările de bază pentru țările riverane dunărene sunt formulate de Comisia Dunării (CD, 2022). Cu toate acestea, aceste recomandări nu au fost pe deplin implementate în niciuna dintre țările dunărene.

Acordurile de la Bratislava sunt o colecție de contracte de drept privat, al căror scop este reglementarea cooperării între companiile de transport care operează pe Dunăre. Printre acestea, de o importanță deosebită are Acordul privind Condițiile Generale pentru Transportul Internațional de Mărfuri pe fluviul Dunărea, întrucât reglementează drepturile și obligațiile expeditorilor și companiilor de transport maritim în legătură cu transportul mărfurilor. În ultimii ani, reglementările Acordurilor de la Bratislava au trecut din ce în ce mai mult în plan secund și au făcut loc CMNI.

II.2.1.4.9 Cadrul de reglementare pentru problemele de mediu

Directiva-cadru cu privire la apă (DCA, 2000/60/CE)

DCA (Water Framework Directive / WFD) este principala lege pentru protecția apei în Europa. Se aplică apelor de suprafață interioare, de tranziție și de coastă, precum și apelor subterane. Acesta trebuie să asigure o abordare integrată a managementului apei, respectând integritatea întregului ecosistem, inclusiv prin reglementarea poluanților individuali și stabilirea standardelor de reglementare corespunzătoare. DCA se bazează pe o abordare a districtului hidrografic, iar principalul său rezultat este un Plan de Management al Bazinului Hidrografic (River Basin Management / RBM), însoțit de un program de măsuri care trebuie implementate în bazinul respectiv pentru atingerea obiectivelor de mediu convenite anterior. Acesta asigură că, în bazinele internaționale, țările vecine cooperează pentru a gestiona râurile și alte elemente ale bazinului hidrografic pe care le împart. Potrivit DCA, procesul de planificare RBM se desfășoară în cicluri de 6 ani (cu scopul actualizării planului RBM din ciclul anterior). La scara Dunării, au fost pregătite până acum trei planuri de management al bazinelor hidrografice (cel mai recent adoptat în 2021), sub coordonarea Comisiei Internaționale pentru Protecția Fluviului Dunărea (International Commission for the Protection of the Danube River / ICPDR). Anexa X a DCA enumeră substanțele prioritare pe care Statele Membre trebuie să le monitorizeze în apele de suprafață. Standardele lor sunt stabilite în Directiva privind Standardele de Calitate a Mediului (DSCM).

De asemenea, DCA cere Statelor Membre să stabilească și să îndeplinească standarde de calitate a mediului pentru „substanțe de interes național”. Lista substanțelor prioritare este actualizată periodic. Organismul competent în România este Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor.

Natura 2000, Directiva pentru Păsări (2009/147/EC) și Directiva pentru Habitat (92/43/EC)

Natura 2000 este o rețea coordonată de arii protejate care se întinde pe aproximativ 18% din suprafață terestră a UE și 8% din teritoriul marin al UE. Acestea formează un refugiu pentru speciile și habitatele cele mai valoroase și amenințate din UE, enumerate atât în Directiva pentru Habitat, cât și în Directiva pentru Păsări. Directiva pentru Habitat este pentru conservarea habitatelor naturale și a faunei și florei sălbatice și promovează menținerea biodiversității, ținând cont de cerințele economice, sociale, culturale și regionale. Protejează aproximativ 1000 de specii de animale și plante în diferite moduri. Directiva pentru Păsări își propune să protejeze toate cele 500 de specii de păsări sălbatice care apar în mod natural în UE, de asemenea, în diferite moduri. Statele Membre trebuie să se asigure că siturile sunt gestionate într-o manieră durabilă, atât din punct de vedere ecologic, cât și economic. Cea mai mare parte a fluviului Dunărea din România și cea mai mare parte a zonelor de coastă ale României sunt site-uri Natura 2000, de exemplu incluzând zona marină a Deltei Dunării care se întinde pe (3360 km²) de-a lungul Coastei Mării Negre, la nord de Constanța.

Directiva privind evaluarea și gestionarea riscurilor de inundații (Directiva UE privind inundațiile)

Directiva privind inundațiile (Floods Directive / FD) stabilește un cadru pentru evaluarea și gestionarea riscurilor de inundații și reducerea consecințelor negative ale inundațiilor asupra sănătății umane, mediului, patrimoniului cultural și activității economice. FD cere Statelor Membre să efectueze o evaluare preliminară a riscului de inundații pentru a identifica zonele cu risc de inundații într-un bazin luat în considerare, apoi să întocmească hărți ale riscului de inundații și să stabilească planuri de management al riscului de inundații pentru bazin, inclusiv un program de măsuri care necesită să fie implementate în bazin pentru a atinge obiectivele de management al inundațiilor convenite anterior. Acestea trebuie să se concentreze pe prevenire, protecție și pregătire. FD se aplică apelor interioare, precum și tuturor apelor de coastă de pe întreg teritoriul UE. Toate evaluările, hărțile și planurile pregătite trebuie să fie puse la dispoziția publicului.

Statele Membre ale UE trebuie să-și coordoneze practicile de gestionare a riscului de inundații în bazinele hidrografice comune, inclusiv cu județe terțe, și, în solidaritate, nu vor întreprinde măsuri care ar crește riscul de inundații în țările vecine. Statele Membre trebuie să ia în considerare evoluțiile pe termen lung, inclusiv schimbările climatice, precum și practicile de utilizare durabilă a terenurilor în ciclul de gestionare a riscului de inundații.

FD se realizează în coordonare cu DCA. În consecință, procesul de planificare a managementului riscului de inundații este implementat în cicluri de 6 ani (actualizarea planului din ciclul anterior). La scara Dunării, au fost pregătite până acum două planuri de management al riscului de inundații (cel din urmă adoptat în 2021), sub coordonarea ICPDR.

Evaluarea impactului asupra mediului

Directivele relevante ale UE sunt Directiva 2011/92/UE și amendamentul acesteia 2014/52/UE pentru Evaluarea Impactului asupra Mediului (Environmental Impact Assessment / EIA) și Directiva 2001/42/CE pentru Evaluarea Strategică de Mediu (Strategic Environmental Assessment / SEA). Toate Statele Membre și-au transpus prevederile în legislația națională, cu o libertate considerabilă de a configura legislația națională EIA/SEA și de a adapta soluții pentru contextul național.

EIA este obligatorie pentru tipurile de proiecte enumerate în Anexa I la Directiva EIA, care sunt proiecte considerate a avea efecte semnificative asupra mediului, cum ar fi proiectele de infrastructură la scară largă, instalațiile de eliminare a deșeurilor și stațiile de tratare a apelor uzate. Pentru proiectele care sunt enumerate în anexa II la directivă, statele membre sunt libere să decidă dacă astfel de proiecte ar trebui să facă obiectul EIA. Acestea, de exemplu, includ canalizarea și dezvoltarea infrastructurii la scară mică.

Procedura EIA începe cu descrierea scopului și caracteristicilor proiectului de infrastructură. Un document de pornire trebuie să includă descrieri ale proiectului, ale aspectelor de mediu care sunt susceptibile de a fi afectate semnificativ de proiect, ale oricăror impacturi semnificative probabile care rezultă din producerea de reziduuri, emisii și deșeuri preconizate și ale utilizării resurselor naturale.

Dezvoltatorul proiectului va notifica autoritatea competentă și va fi demarată o procedură de screening care va decide dacă proiectul va fi supus unei proceduri EIA. Pentru aceasta, se va lua în considerare sensibilitatea de mediu a zonelor geografice care sunt susceptibile de a fi afectate de proiecte. Criteriile și pragurile de depistare sunt incluse în anexa III la Directiva EIA. Termenul pentru depistare este de 90 de zile de la data transmiterii informațiilor solicitate. Decizia de examinare va fi disponibilă publicului și va prezenta motivele deciziei cu referire la criteriile enumerate în anexa III. Dacă nu este necesară EIA, pot fi incluse caracteristici ale proiectului pentru evitarea sau prevenirea efectelor negative asupra mediului.

Directiva EIA definește conținutul raportului EIA și există linii directoare ale UE pentru procesul de revizuire. Acesta prevede ca EIA să evalueze efectele directe și indirecte ale proiectului asupra:

- populației și sănătății umane,
- biodiversității, cu o atenție deosebită speciilor și habitatelor protejate prin Directiva 92/43/CEE și Directiva 2009/147/CE
- pământului, solului, apei, aerului și climei,
- peisajului, bunurilor materiale, patrimoniului cultural

Directiva include, de asemenea, prevederi pentru monitorizarea conformității. Statele Membre trebuie să se asigure că condițiile licenței sunt implementate de către dezvoltator și să stabilească procedurile pentru acest proces de monitorizare. Parametrii care urmează să fie monitorizați și durata procesului de monitorizare trebuie să fie proporționale cu natura, locul și dimensiunea proiectului și cu importanța efectelor acestuia asupra mediului.

Statele Membre trebuie să se asigure că există posibilități de recurs, în conformitate cu sistemul juridic național aplicabil, care poate fi în față unei instanțe judecătorești sau a unui alt organism legal stabilit. Publicul ar trebui să aibă oportunități de a comenta la începutul etapei de luare a deciziilor, trebuie să aibă oportunități eficiente de participare la luarea deciziilor și să aibă dreptul de a exprima comentarii și opinii. Informațiile colectate prin participarea publicului vor fi luate în considerare în procedura de autorizare a dezvoltării. Toate informațiile ar trebui să fie disponibile în cadrul proceselor de consultare publică care durează cel puțin 30 de zile, iar deciziile trebuie publicate. Statele Membre sunt libere să stabilească modalitățile detaliate de consultare publică.

Statele Membre trebuie să se asigure că autoritatea competentă ia o decizie într-o „perioadă de timp rezonabilă”. Acest lucru nu este specificat. Luarea deciziilor privind EIA are loc la nivel național, sau la nivel regional sau local, dacă statele membre decid acest lucru.

Tabelul II.3 prezintă etapele procedurii EIA. Pașii obligatorii trebuie urmați în toate statele membre ale UE. Altele sunt considerate bune practici și pot sau nu să fi fost implementate în legislația națională.

Statele membre UE trebuie să stabilească o procedură voluntară prin care dezvoltatorii pot solicita un aviz de definire de la autoritatea competentă, dacă doresc.

Tabelul II.3. Etapele procedurii EIA, bazate pe directivele UE.

1	Pregătirea proiectului	Bune practici
2	Notificarea autorității competente	Bune practici
3	Depistare	Obligatori
4	Delimitare	Bune practici / Obligatori ca opțiune
5	Studii de mediu	Bune practici
6	Transmiterea informațiilor de mediu către autoritatea competentă	Obligatori
7	Revizuirea caracterului adecvat al informațiilor de mediu	Obligatori
8	Consultarea cu autoritățile legale de mediu, cu alte părți interesate și cu publicul	Obligatori
9	Luarea în considerare a informațiilor de mediu de către autoritatea competentă înainte de a lua o decizie de aprobare a dezvoltării	Obligatori
10	Anunțarea deciziei	Obligatori
11	Monitorizarea post-decizie dacă proiectul primește acordul	Obligatori

Directiva privind amenajarea spațiului maritim

Directiva privind amenajarea spațiului maritim (2014/89) (Directive on Maritime Spatial Planning) impune Statelor Membre să elaboreze și să adopte planuri naționale de amenajare a spațiului maritim și să le revizuiască cel puțin o dată la zece ani. Planurile vor sprijini dezvoltarea durabilă a sectorului maritim (precum și a altor sectoare), aplicând în același timp o abordare bazată pe ecosistem și promovând coexistență activităților și utilizatorilor. Este competența Statelor Membre să cântărească diferitele interese. Procedând astfel, Statele Membre vor lua în considerare interacțiunile terestră-mare și toate aspectele de mediu, economice și sociale. Aceste interacțiuni includ rute de transport maritim și fluxuri de trafic, precum și alte activități sectoriale, infrastructuri, situri de conservare a naturii și a speciilor și zonelor protejate.

Convenția pentru Protecția Fluviului Dunărea

Convenția pentru Protecția Fluviului Dunărea (Danube River Protection Convention) este instrumentul juridic general de cooperare în domeniul gestionării apelor transfrontaliere în bazinul fluviului Dunărea. A intrat în vigoare în 1998 și are acum 15 părți contractante, inclusiv Comisia Europeană. Acesta își propune să asigure că apele de suprafață și apele subterane din bazinul fluviului Dunărea sunt gestionate și utilizate în mod durabil și echitabil. Aceasta implică:

- conservarea, îmbunătățirea și utilizarea rațională a apelor de suprafață și a apelor subterane;
- măsuri preventive pentru controlul pericolelor generate de accidente care implică inundații, gheață sau substanțe periculoase,
- măsuri de reducere a încărcăturilor poluante care intră în Marea Neagră din surse din bazinul Dunării.

Părțile semnatare au convenit să coopereze luând „toate măsurile legale, administrative și tehnice adecvate pentru cel puțin menținerea și, acolo unde este posibil, îmbunătățirea calității actuale a apei și a condițiilor de mediu ale fluviului Dunărea și ale apelor din bazinul său hidrografic și pentru a preveni și să reducă pe cât posibil efectele negative și schimbările care apar sau care pot fi cauzate”. Organismul de implementare a convenției este ICPDR.

Declarație comună privind principiile directoare pentru dezvoltarea navigației interioare și protecția mediului în bazinul fluviului Dunărea

Facilitarea navigației pe Dunăre și pe râurile afluențe a schimbat radical caracteristicile fizice și ecologice ale acestor râuri. Poluarea de la nave și bărci este, de asemenea, o problemă semnificativă. În cooperare cu Comisia Dunării (Danube Commission) (pentru Navigație) și Comisia Internațională pentru Bazinul Râului Sava (International Commission for the Sava River Basin), ICPDR a inițiat un proces de discuții intersectoriale care a implicat toate părțile interesate relevante și ONG-urile. Aceasta a avut ca rezultat Declarația Comună privind Principiile Directoare pentru Dezvoltarea Navigației Interioare și Protecția Mediului în Bazinul Fluviului Dunărea (Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin), adoptată de cele trei comisii fluviale în Decembrie 2007 / Ianuarie 2008. Declarația Comună prevede:

- Înființarea de echipe de planificare interdisciplinare, care implică părțile interesate cheie, experți din diferite organizații (guvernamentale și neguvernamentale) și experți independenți (internaționali) pentru a asigura un proces de planificare transparent;
- Definirea obiectivelor comune de planificare și a obiectivelor transportului pe căile navigabile interioare, precum și a ecologiei râului/luncii inundabile,
- Asigurarea unor condiții flexibile de finanțare, permițând planificarea integrată (inclusiv implicarea tuturor grupurilor de părți interesate) și implementarea adaptivă, precum și monitorizarea;
- Monitorizarea efectelor măsurilor și – dacă este cazul – adaptarea acestora.

În cadrul reuniunilor anuale, experiențele cu aplicarea Declarației comune sunt împărtășite între administrații, părțile interesate și grupurile de mediu.

Proiectele finanțate de UE au furnizat un Manual de Bune Practici în Planificarea Durabilă a Căilor Navigabile (Manual on Good Practices in Sustainable Waterway Planning) (PLATINA, 2012) și un Master Plan de Reabilitare și Întreținere a Căilor Navigabile pentru Dunăre și Afluenții săi Navigabili (Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its Navigable Tributaries) (EUSDR, 2014). Acesta din urmă oferă transparență în ceea ce privește întreținerea șenalelor navigabile, a problemelor, activităților planificate și executate și evidențiază nevoile naționale și măsurile pe termen scurt în domeniul reabilitării șenalelor navigabile. Au urmat și alte inițiative. Planurile elaborate sprijină procesele de planificare, dar nu au statut juridic executoriu.

II.2.2 Cadrul tehnic de reglementare

Reglementările tehnice se referă la setul de reguli și cerințe tehnice conform cărora se pot desfășura activități de transport naval în România.

II.2.2.1 Reglementările tehnice aplicabile administrațiilor maritime

În cazul administrațiilor maritime, principalele sarcini din cadrul reglementărilor tehnice includ controlul statal de pavilion (FSC), controlul statal în port (PSC) și controlul statal de coastă (CSC):

- În cadrul FSC, statul de pavilion trebuie să asigure implementarea instrumentelor IMO, cum ar fi: SOLAS (siguranță și securitate maritimă), STCW (personal maritim) și MARPOL (protecția mediului marin). În plus, statul de pavilion trebuie să asigure aplicarea legislației sale naționale asupra navelor care sunt sub pavilionul său și să acționeze în cazul navelor care nu respectă această legislație.

- În cadrul PSC, statul căruia îi aparține portul trebuie să se asigure că navele străine care apelează porturile sale respectă reglementările și standardele IMO. În cadrul măsurilor PSC, țările merg adesea dincolo de reglementările IMO și includ standarde mai stricte, cum ar fi cele din Memorandumul de Înțelegere de la Paris, Tokyo și Marea Neagră.
- În cadrul CSC, responsabilitatea statului care răspunde de coastă include sarcini privind căutarea și salvarea (SAR), prevenirea și controlul poluării marine și controlul ajutoarelor de navigație, pilotaj și sisteme de trafic și managementul informațiilor privind navele (VT-IM-S). Reglementările care se aplică pentru alte sectoare ale transportului naval urmează aceeași clasificare, în ciuda faptului că se folosesc taxonomii specifice în cadrul categoriilor sau între sub-categorii diferite.

II.2.2.2 Reglementările tehnice aplicabile administrațiilor TCNI

În cadrul TCNI, operațiunile administrațiilor de TCNI sunt guvernate de instrumente de reglementare elaborate la patru niveluri – UNECE, UE, regional (Dunăre), național – și se concentrează pe trei aspecte principale ale TCNI:

- Întreținerea și dezvoltarea infrastructurii (standarde și parametri privind șenalele navigabile, întreținerea și amenajarea șenalelor navigabile) – de ex. AGN, Cartea Albastră, recomandările Comisiei Dunării, Declarația de la Luxembourg,
- Standardele tehnice și cerințe privind siguranța navigației (cerințe tehnice pentru nave și echipaje, semne și marcaje pe calea navigabilă, reguli de drum și reguli de amarare, cerințe de raportare, prevenirea poluării, transportul de mărfuri periculoase, transportul transfrontalier) – de ex. rezoluțiile UNECE nr. 61, 31, 21, CEVNI, SIGNI, ADN și CMNI; Regulamentul NRMM al UE, Directiva 2017/2397 și Directiva 2008/68/EC; ES-TRIN și ES-QIN ale CESNI; Regulile de bază ale navigației pe Dunăre ale Comisiei Dunării și recomandările DC,
- Managementul căilor navigabile și managementul traficului de nave (furnizarea de informații și RIS, digitalizare și automatizare, managementul deșeurilor de la nave, securitatea și siguranța navelor) – de ex. rezoluțiile UNECE nr. 35, 48, 57, 58, 63, 79, 80, 95 (privind RIS și automatizarea); Directiva 2005/44/CE a UE și regulamentele complementare de implementare, ES-RIS ale CESNI și recomandările DC.

II.2.2.3 Reglementările tehnice aplicabile porturilor

În porturi, pe lângă regulamentele internaționale privind securitatea porturilor (Codul ISPS) și câteva reguli privind siguranța porturilor (Codul ISBM, Codul IMO/ILO privind siguranța porturilor) și managementul mediului (infrastructura de recepție a deșeurilor în port), majoritatea aspectelor tehnice ce țin de porturi și terminale se bazează pe reglementările locale și pe bunele practici în industrie.

II.2.3 Cadrul economic de reglementare

Spre deosebire de reglementările tehnice, reglementările economice influențează condițiile în care investitorii pot să acceseze o anumită piață, costul investițiilor, reglementarea tarifelor (dacă este cazul), restricții de concurență inclusiv măsuri de ajutor de stat (dacă este cazul) și condiții fiscale.

II.2.3.1 Concurența

În afară de condițiile de impozitare, cea mai mare parte a reglementărilor economice din România

emană din legislația privind concurența. Legea concurenței din România este fie o aplicare directă sau o implementare a legii concurenței din UE, fie este derivată din aceasta.

Pe lângă prevederile aplicabile în materie de concurență din TFUE, în esență articolele 101, 102, 107 și 108 și pe lângă Regulamentele UE, toate acestea fiind direct aplicabile în România, precum și în toate statele membre, există numeroase directive UE, hotărâri emise de CJUE și comunicări / îndrumări emise de Comisia Europeană, care sunt toate aplicabile în România. Pe lângă legislația UE aplicabilă în materie de concurență, se aplică și legislația națională în materie de concurență, respectiv Legea concurenței nr. 21/1996, Legea nr. 11/1991 privind concurența neloială și diferite regulamente și instrucțiuni emise de Consiliul Concurenței.

II.2.3.2 Accesul la piață

În ceea ce privește accesul la piață, principiul general este că accesul la piața maritimă, a TCNI și a porturilor din România este liber și deschis, astfel că orice operator economic/entitate poate să acceseze piața fără restricții și poate să opereze liber activități economice, atâta timp cât respectă prevederile legale și reglementările aplicabile la nivel local.

Un investitor poate să acceseze o piață nouă fie (i) prin investiții directe prin înființarea unei prezențe locale și injectarea de capital/investiții în noua piață, (ii) prin achiziția unei entități juridice, a unei firme sau a unor active care acționează sau, respectiv, există pe acea piață nouă, sau (iii) prin contracte comerciale - înțelegeri verticale sau orizontale cu parteneri comerciali de pe acea piață nouă.

Însă deși accesarea unei piețe poate sau nu să implice înființarea unei sucursale locale, injectarea de capital sau începerea activității economice poate fi supusă unor cerințe în materie de concurență și unor proceduri de aprobare, după cum se arată mai jos.

II.2.3.2.1 Investiții directe

Investițiile străine directe noi în România sunt reglementate prin Regulamentul UE privind investițiile străine directe și prin OUG 46/2022 privind investițiile străine directe. În timp ce Regulamentul UE privind investițiile străine directe a instituit anumite cerințe de notificare și autorizare cu privire la investițiile directe ale entităților non-UE într-un stat membru, OUG 46/2022 extinde aplicarea acestor cerințe pentru a include atât investițiile entităților din state non-membre, cât și pe ale celor din state membre ale UE.

Esențialmente, OUG 46/2022 prevede că orice investiții care depășesc 2 milioane EUR în sectorul transporturilor (inclusiv transporturi navale) fac obiectul unei proceduri de notificare și autorizare în fața Comisiei de examinare a investițiilor străine directe (CEISD). Procedura de autorizare se aplică și atunci când investiția este mai mică de 2 milioane EUR, dacă investiția respectivă cauzează îngrijorări cu privire la siguranța anumitor industrii dintre cele care fac obiectul legislației. Nerespectarea de către un investitor a procedurii de notificare și autorizare poate avea ca rezultat sancțiuni de până la 10% din cifra de afaceri a investitorului pe anul anterior.

II.2.3.2.2 Fuziuni și achiziții

Investițiile noi, fie că provin de la entități din UE, fie de la entități din afara UE, pot fi supuse și unei aprobări în materie de concentrație economică, emisă de Consiliul Concurenței.

Legea concurenței consideră că o concentrație economică are loc atunci când există (i) o fuziune a două sau mai multe entități care anterior erau independente, (ii) o achiziție a controlului asupra uneia sau mai multor întreprinderi sau asupra părților acestora sau (iii) o asociere în participațiune care îndeplinește funcțiile unei entități economice autonome.

Dacă tranzacțiile menționate anterior depășesc anumite praguri, concentrația economică trebuie notificată Consiliului Concurenței și face obiectul aprobării Consiliului. Pragurile aplicabile sunt: (i) minimum 10 milioane EUR cifra de afaceri cumulativă a entităților implicate în tranzacției și (ii) minimum 4 milioane EUR cifra de afaceri a cel puțin uneia dintre entitățile implicate în tranzacție. Dacă una dintre entități face parte dintr-un grup, pentru calculul menționat mai sus se ia în considerare cifra de afaceri a grupului respectiv.

Nerespectarea procedurii de notificare și aprobare la Consiliul Concurenței poate avea ca rezultat amenzi de până la 10% din cifra de afaceri a entităților implicate, pe anul anterior.

II.2.3.2.3 Contracte comerciale și licențiere

Condițiile privind concurența, aplicabile contractelor comerciale au legătură, în esență, cu respectarea restricțiilor și limitărilor legate de relațiile verticale, respectarea condițiilor de comportament în situația aflării într-o poziție dominantă și abținerea de la acte de concurență neloială. Perimetrul acestor limitări și cerințe este definit atât în cadrul legislației UE direct aplicabile, cât și în cadrul legilor naționale din domeniul concurenței, care sunt aliniată cu standardul UE.

Pe lângă procedurile de aprobare și cerințele de mai sus, pot fi impuse de către administrațiile portuare anumite cerințe economice și tehnice pentru operatorii portuari și subcontractanții acestora, în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 2017/352. Aceste cerințe se pot referi la calificări profesionale, capacitate financiară și logistică, disponibilitatea serviciilor, respectarea aspectelor legate de siguranța maritimă și a legilor privind munca și protecția mediului. Dacă există astfel de cerințe impuse de administrațiile portuare, acestea trebuie să fie transparente, obiective, nediscriminatorii, proporționale și relevante pentru categoria și natura serviciului portuar la care se referă.

În plus, mai pot exista și anumite cerințe tehnice aplicabile operatorilor, conform legislației naționale, în funcție de specificul activității pe care urmăresc să o desfășoare sau de investiția urmărită. De exemplu, pentru servicii de remorcare, există un set de cerințe tehnice specifice pe care trebuie să le îndeplinească o companie pentru a fi licențiată de ANR în acest scop, conform Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 548/2014. Un alt exemplu se referă la permise de muncă speciale pe care trebuie să le dețină operatorii pentru a putea desfășura orice activități în zonele libere, respectiv permisul de muncă pentru zona liberă, pe care îl emite fiecare autoritate a zonei libere, care este entitate autonomă.

II.2.3.3 Tarife și stabilirea prețurilor

Regula generală, conform Legii concurenței, este că prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină liber, prin concurență, în funcție de cerere și ofertă. Ca excepție de la această regulă generală, în sectoare economice sau pe piețe unde concurența este exclusă sau substanțial restricționată ca efect al legii sau ca urmare a existenței unei poziții de monopol, Guvernul poate să

instituie forme de control al prețurilor, pentru o perioadă limitată. La fel, pentru anumite sectoare economice și în situații excepționale, Guvernul poate să ordone măsuri temporare pentru a combate creșterea excesivă a prețurilor sau poate chiar să înghețe prețurile. Intervențiile statului asupra prețurilor descrise mai sus se pot face numai cu aprobarea Consiliului Concurenței. Situația prețurilor și tarifelor pentru actorii din sectorul privat în domeniul transportului maritim, TCNI și porturilor în România este diferită de cea pentru actorii din sectorul public din aceleași domenii.

- Prețurile stabilite de actorii din sectorul privat se pot stabili liber, pe baza cererii și ofertei, pe baza condițiilor de piață specifice și cu respectarea regulilor concurenței loiale. Esențialmente, acest lucru implică faptul că actorii din sectorul privat care respectă legislația în materie de concurență, în special cu privire la aranjamentele verticale, la limitările legate de poziția dominantă și la concurența loială sunt liberi să stabilească, să negocieze și să își adapteze prețurile.

- Prețurile stabilite de actorii din sectorul public, în special administrații portuare, sunt reglementate după cum urmează:

- Conform articolului 37 și 40 din OG 22/1999 (Legea porturilor), administrațiile portuare trebuie să stabilească tarife și să acorde reduceri de la acestea (dacă este cazul), în mod nediscreționar și asigurând tratamentul egal al operatorilor.
- Administrațiile portuare trebuie să își stabilească tarifele pe baza unor reguli de fundamentare, ținând seama de datele rezultate din înregistrările lor contabile, în urma unei consultări anterioare cu operatorii economici. Regulile de fundamentare a tarifelor fac și obiectul analizei și aprobării CSDN.
- În ceea ce privește porturile Constanța și Galați, tarifele stabilite de administrațiile portuare (cu excepția chiriilor și a altor tarife similare) fac și ele obiectul cerințelor stabilite în Regulamentul UE 2017/352,

II.2.3.4 Reguli privind ajutorul de stat

Implicarea și sprijinul acordat de statul român inițiativelor și firmelor private din sectorul transportului naval, fie sub forma unor subvenții directe, fie sub forma unor subvenții indirecte, beneficii fiscale sau scutiri de impozite, sau facilități de finanțare de la bugetul de stat sau din fonduri UE, se reglementează în cadrul legislației privind ajutorul de stat, atât la nivelul UE, cât și la nivel național.

Pe lângă legislația UE în materie de ajutor de stat, aplicabilă în general, Comisia a adoptat și îndrumările privind ajutorul de stat în sectorul maritim, prin care se permit anumite tipuri de înlesniri fiscale pentru companiile de transport naval, inclusiv scheme de impozitare pe tonaj și scheme pentru navigatori. Primele înlocuiesc impozitul normal pe profitul întreprinderilor cu un impozit legat direct de un profit teoretic bazat pe tonajul navei operate, iar cele din urmă sunt facilități fiscale pentru navigatori, aplicate pe impozitul pe venit și contribuțiile de asigurări sociale. Aceste măsuri de ajutor de stat, permise în cadrul îndrumărilor privind ajutorul de stat în sectorul maritim, au fost implementate de mai multe state membre, astfel cum se ilustrează în Tabelul II.4 de mai jos.

Tabel II.4: Exemple de măsuri de ajutor de stat la nivelul UE în transportul naval, implementate de statele membre (Echipa BM)

Țara	Măsura	Descriere
Portugalia	Impozit pe tonaj	Venitul impozabil este calculat ca sumă forfetară, în funcție de dimensiunea (tonajul net) navelor, independent de câștigurile efective (profit sau pierdere). Companiile pot beneficia de o reducere suplimentară de 10% - 20% la impozit în cadrul schemei de impozitare pe tonaj; membrii echipajului, angajați pe navele eligibile în schema de impozitare pe tonaj sunt scutiți de plata impozitului pe venitul personal.
Malta	Impozit pe tonaj	La fel ca mai sus + scutiri de TVA în funcție de dimensiunea și utilizarea navei
Spania	Trecere modală de la rutier la maritim	Stimulente financiare acordate direct utilizatorilor serviciilor de transport maritim, proporțional cu performanța de mediu a serviciilor utilizate. Autoritățile spaniole explică faptul că stimulentele financiare sunt implementate nediscriminator și că finanțarea este condiționată de dovada că beneficiarii au utilizat în mod eficient transportul maritim de mărfuri,
Țările de Jos	Stimulente verzi	Portul Rotterdam a introdus o schemă de stimulente pentru transportul verde, permițând o finanțare de până la 40% pentru proiectele legate de utilizarea de combustibili curați pentru navele maritime și reducerea emisiilor,
Suedia	Alimentare cu putere de la mal	Portul Stockholm oferă o subvenție de 95.000 EUR pentru navele recondiționate pentru alimentare cu putere de la mal și conectate la grila de electricitate de la doc.

Au mai fost și alte scheme de ajutor de stat din fonduri UE, în cadrul programelor Marco Polo II și Motorways of the Sea. Cel mai recent, ar trebui să urmeze o serie de programe noi în cadrul obiectivelor Fit for 55. Astfel, în conformitate cu obiectivele UE pentru 2050, Comisia urmărește să încurajeze utilizarea de combustibili alternativi și sustenabili din surse regenerabile prin stimulente fiscale și să penalizeze utilizarea de combustibili fosili din 2023 prin impozitare.

II.2.4 Regimul proprietății și al investițiilor în porturile și zonele portuare din România

II.2.4.1 Principii juridice generale

Infrastructura de transport naval din România este formată din apele navigabile naționale, infrastructura de pe căile navigabile interioare și infrastructura portuară. Conform articolului 136 din Constituția României și Legii 213/1998, această infrastructură este în domeniul public al statului sau proprietate a unităților administrativ-teritoriale (UAT), acolo unde este cazul. În consecință, fiind proprietate a statului, această infrastructură navală nu se poate înstrăina. Conform legii, aceasta poate fi dată în administrare companiilor publice autonome sau instituțiilor publice sau poate fi concesionată sau închiriată. Aceste principii juridice au fost aplicate după cum urmează:

- În cazul porturilor publice deținute de stat, administrarea infrastructurii de active a acestora a fost încredințată companiilor naționale (CN-uri, de ex. APMC, APDM, APDF), în care statul, prin MTI, deține pachetul de acțiuni, integral sau în proporție de 80%. Acest lucru s-a realizat în baza unor contracte de concesiune încheiate între MTI, în calitate de cedent și aceste companii naționale portuare în calitate de concesionari.
- În cazul canalelor navigabile ale Dunării, guvernul a aplicat aceleași aranjamente ca cele folosite pentru porturile publice, în care ACN este concesionarul canalului Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari, în baza unui contract de concesiune încheiat cu MTI.
- În cazul porturilor proprietate a statului, deținute de unitățile administrativ-teritoriale (UAT-

uri), acestea din urmă au încredințat administrarea infrastructurii portuare către regii autonome (RA), organizate ca entități independente din punct de vedere financiar, care lucrează coordonate de consiliile lor municipale sau județene, după caz. Aceste RA au fost create pe bază de hotărâri de guvern și li s-a atribuit dreptul de a gestiona infrastructura portuară relevantă, astfel cum este cazul cu AR Sulina (AZLS) pentru infrastructura portuară din portul Sulina.

În timp ce terenurile din port și infrastructura portuară sunt proprietate a statului român sau a UAT-urilor, suprastructura din porturi, cum ar fi platformele, utilajele, depozitele, unitățile de preluare a deșeurilor se află în proprietatea CN sau a RA, care pot să le închirieze sau să le concesioneze/sub-concesioneze către sectorul privat.

II.2.4.2 Opțiuni de contractare

Administrațiile portuare, CN sau RA, pot să gestioneze și să dezvolte infrastructura de transport naval care le-a fost încredințată folosind unul din următoarele instrumente contractuale: contracte de concesiune sau de sub-concesiune, contracte de închiriere, concesiuni de lucrări și servicii, contracte de parteneriat public-privat (PPP) și contracte de lucrări și servicii.

II.2.4.2.1 Contracte de concesiune și sub-concesiune

Cadrul general de reglementare pentru concesionarea proprietății de stat este reglementat prin următoarele acte normative: Codul civil (articolele 871-873 privind dreptul de concesiune) și Codul administrativ (articolele 302-331 privind concesionarea proprietății publice și pentru abrogarea expresă a fostei OUG nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune pentru proprietatea publică și a normelor de implementare ale acesteia).

În ceea ce privește concesionarea activelor aflate în administrarea porturilor și/sau a zonelor libere, se aplică și alte prevederi legale, respectiv:

- OG nr. 22/1999 privind managementul porturilor și căilor navigabile interioare, utilizarea facilităților de transport care aparțin domeniului public și desfășurarea de activități de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare,
- Legea nr. 84/1992 privind regimul zonelor libere și
- HG nr. 1998/2004 pentru aprobarea regulilor metodologice pentru concesionarea proprietății publice sau private a statului sau a unităților administrativ-teritoriale, precum și a activităților/serviciilor publice de interes național sau local, sub administrarea zonelor libere.

Conform legii românești, o autoritate locală, sau cedentul, transferă, pe o perioadă determinată, către o entitate, concesionarul, acesta din urmă acționând pe riscul și pe răspunderea sa, dreptul și obligația de a exploata un activ aflat în proprietatea publică și/sau de a face o investiție pe un activ aflat în proprietate publică, în schimbul unei taxe de concesiune. La sfârșitul contractului de concesiune, activele concesionate, împreună cu activele rezultate din programele de investiții implementate în cadrul contractului de concesiune, se returnează, gratuit și libere de orice sarcini. Contractele de concesiune pot să fie pe o durată de până la 49 de ani și includ de obicei obligația de a implementa un program de investiții.

Activele care sunt în domeniul public al statului pot fi concesionate de stat prin guvern, prin ministere sau prin alte organisme specializate ale administrației publice centrale, iar activele care sunt în domeniul public al UAT-urilor pot fi concesionate de autoritățile de deliberare ale UAT-urilor respective.

II.2.4.2.2 Contracte de închiriere

Închirierea infrastructurii portuare care aparține domeniului public este reglementată prin OMTI 1286/2012 și este gestionată de administrația portuară în mod independent.

Un contract de închiriere a portului este un contract prin care un activ al portului (infrastructură terestră, suprastructură sau o combinație din cele două) este închiriată către investitori privați, în urma unei licitații publice, pentru a fi exploatată și operată în schimbul plății unei chirii. Durata maximă a contractului de închiriere atribuit prin licitație publică este de 10 ani, acesta putându-se prelungi, în anumite condiții, cu încă 10 ani.

Închirierea infrastructurii portuare se face prin licitație publică. În mod excepțional, închirierea terenului portului se poate face prin atribuire directă, numai în două tipuri de cazuri (i) către operatori portuari care (înainte de intrarea în vigoare a OMTI 1286/2012) au încheiat legal contracte anterioare pentru utilizarea terenului respectiv al portului - acestora li s-a dat ocazia unică de a transforma acele contracte anterioare în contracte de închiriere cu administrațiile portuare și (ii) către orice operatori portuari, pentru suprafețe limitate de teren și pe durate limitate, în cazuri cum ar fi extinderea pe maxim 10% din suprafață totală a terenului sau prelungirea temporară pe o suprafață de teren pentru înființarea unei organizări de șantier.

La sfârșitul contractului de închiriere, locatarul trebuie să returneze locatorului terenul închiriat sau infrastructura portuară în stare bună, iar dacă administrația portuară își exprimă intenția de a prelua activele dezvoltate în cadrul obligațiilor contractuale de investiții, locatarul trebuie să predea activele respective la valoarea justă de piață. Dacă, pe de altă parte, administrația portuară nu este interesată să le preia, locatarul poate fi obligat să le demoleze și să readucă infrastructura la starea în care a fost preluată la momentul semnării contractului.

II.2.4.2.3 Contractele de parteneriat public-privat

Parteneriatele Public-Privat (PPP) sunt reglementate de OUG 39/2018 privind PPP-urile, care urmărește să stimuleze investițiile private și colaborarea dintre sectorul public și cel privat. Astfel, se poate realiza un PPP pentru executarea sau reabilitarea și/sau prelungirea unui activ deținut de partenerul public și/sau pentru operarea unui serviciu public .

De asemenea, contractele de PPP se pot încheia în scopul realizării unei activități relevante în sectoarele de utilități publice , precum și în scopul furnizării unor servicii comunitare de utilități publice . Prin contractul de PPP, partenerul public poate să transfere/să instituie în favoarea investitorului privat dreptul de a colecta și de a utiliza pentru proiect taxe și tarifele pe care le aplică beneficiarilor bunurilor publice/serviciilor realizate prin proiectul de PPP.

Proiectele de PPP pot fi implementate în următoarele moduri: (i) PPP contractual - desfășurat în cadrul unui contract între partenerul public, partenerul privat și o nouă companie al cărei capital social este deținut integral de către partenerul privat și care va acționa ca și compania proiectului sau (ii) PPP instituțional - desfășurat în cadrul unui contract între partenerul public și partenerul privat, prin care partenerul public și partenerul privat înființează o nouă companie, care va fi compania proiectului și care, după înființare, devine parte în contractul inițial.

Proiectele de PPP pot fi finanțate în următoarele moduri: (a) integral din resursele financiare puse la dispoziție de partenerul privat, din sursele sale proprii/de la finanțatori și/sau (b) în comun, de partenerul privat împreună cu partenerul public, cu prevederea că partenerului public nu i se permite să injecteze mai mult de 25% din necesarul total de investiție , (c) din resurse financiare furnizate din averea suverană și din fonduri de investiții, fonduri de pensii private și fonduri de investiții și companii de investiții.

Pentru a încheia un contract de PPP, partenerul public trebuie:

- Să aibă inițiativa pentru proiect (spre deosebire de situația concesiunii, când inițiativa poate să fie și a sectorului privat),
- Să efectueze un studiu pentru a fundamenta proiectul și să obțină aprobarea Guvernului pentru proiectele administrației centrale sau, după caz, aprobarea autorităților deliberative în cazul proiectelor administrației locale,
- Să desfășoare procedura de atribuire a contractului de PPP și aprobare a acestuia (după finalizarea negocierilor). Contractele de PPP sunt atribuite conform legislației de achiziții publice .

La încetarea contractului de PPP, activele dezvoltate sau dobândite de compania proiectului în cadrul contractului de PPP vor fi returnate partenerului public, libere de orice sarcini, fie gratuit, fie cu plata unei compensații, în funcție de cauza încetării contractului.

II.2.4.2.4 Concesionarea de lucrări și servicii

Acele normative care reglementează concesionarea de lucrări și servicii sunt Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și servicii și HG nr. 867/2016 pentru aprobarea normelor metodologice pentru aplicarea prevederilor privind atribuirea contractelor de concesiuni de lucrări și servicii prevăzute în Legea nr. 100/2016.

O concesiune de lucrări sau servicii este un contract prin care o autoritate contractantă încredințează unui operator privat executarea anumitor lucrări și/sau furnizarea și administrarea anumitor servicii, compensația fie fiind dreptul exclusiv de a exploata rezultatul lucrărilor/serviciilor realizate în cadrul contractului, fie dreptul de mai sus împreună cu o plată.

Concesionarea de lucrări sau servicii poate fi utilizată numai în anumite sectoare, printre care sectorul de apă, transport, porturi și combustibili. În practica ultimilor ani au existat doar câteva contracte de concesiune de lucrări sau servicii, cum ar fi concesionarea serviciilor de iluminat public, concesionarea de lucrări/servicii pentru dezvoltarea și operarea zonelor de parcare pe termen scurt/pe termen lung și servicii de pe autostrăzi și drumurile naționale. Nu s-au încheiat astfel de contracte de concesionare de lucrări sau servicii în sectorul transportului naval.

II.3 Performanța instituțională a transportului naval în România

II.3.1 Prezentare generală a structurilor instituționale pentru transportul naval

Cele mai multe țări au înființat entități administrative și de reglementare care se ocupă de transportul naval. Deși organizarea și sfera de activitate a fiecărei entități sau combinații de entități respectă, în mare, compoziția sectorului și orientările strategice care îi determină dezvoltarea, există trei criterii pe care le împart în mod obișnuit entitățile din sectorul naval:

- Acoperirea sectorială, fie că e vorba de acoperirea majorității sau a tuturor sub-sectoarelor de transport naval, sau concentrarea pe anumite sub-sectoare sau extinderea la sectoare mai vaste, de transport și conexe.
- Sfera funcțională în ceea ce privește funcțiile de planificare și dezvoltare, funcțiile de operațiuni și management, funcțiile de reglementare tehnică și/sau funcțiile de reglementare economică.
- Nivelul de deconcentrare și descentralizare în sensul de administrare și gestionare regională,

federală, națională și/sau locală.

II.3.1.1 Structurile instituționale din transportul naval

O trecere în revistă a celor mai obișnuite structuri instituționale din transportul naval indică șase tipologii distincte care se pot folosi ca și modele de comparație pentru organizarea agențiilor de transport naval din România.

II.3.1.1.1 Ministerul Transportului Naval sau Modelul cu Departamente

Ministerul sau modelul cu departamente implică faptul că există un departament de stat sau un minister guvernamental echivalent, separat, care răspunde de chestiunile de politici și chestiunile administrative legate de transportul naval. În ceea ce privește acoperirea funcțională a chestiunilor de transport naval, aceasta diferă de la o țară la alta, în funcție de cum au fost definite politicile și prioritățile sectoriale și cum au fost organizate acestea la cele mai înalte niveluri guvernamentale și politice. În mare, se pot identifica trei sub-modele principale:

- Ministerul sau departamentul combinat al transportului naval și porturilor, cum ar fi Ministerul Porturilor și Transportului din Sri Lanka, Ministerul Afacerilor Maritime din Panama și Ministerul pentru Afaceri Maritime din Pakistan.
- Departamentul combinat pentru afaceri maritime și de pescuit, cum ar fi Ministerul Oceanului și Pescuitului din Coreea de Sud, Ministerul Afacerilor Maritime și Pescuitului din Indonezia, Ministerul Mării din Franța și din Portugalia și Ministerul Pescuitului și Economiei Maritime din Senegal.
- Instituția Economiei Albastre (BE), care cuprinde mai multe componente ale BE, printre care și transportul naval și porturile. Deși conceptul de BE încă mai evoluează, țări precum Mauritius (Ministerul Economiei Albastre, Resurselor Marine, Pescuitului și Transportului Naval) și Barbados (Ministerul Afacerilor Maritime și Economiei Albastre) deja au îmbrățișat acest model.

Pe lângă cele de mai sus, în țări cu anumite dotări de infrastructură sau cu un anumit mix geografic se pot găsi încă trei sub-modele instituționale:

- Instituția care se ocupă în mod combinat de transportul naval și de căile navigabile interioare se găsește în cea mai mare parte în țările cu căi navigabile interioare strategice, de exemplu Ministerul Transportului Naval din Bangladesh, Ministerul Porturilor, Transportului Naval și Căilor Navigabile din India și Ministerul Economiei Marine și Navigației Fluviale din Polonia.
- Instituția care se ocupă în mod combinat de transportul naval și de transportul public maritim, aplicabilă în cea mai mare parte țărilor care au o navigație semnificativă între insule, de exemplu Ministerul Afacerilor Maritime și Politicilor Insulare din Grecia.
- Instituția care se ocupă în mod combinat de transportul naval și managementul apelor, cum ar fi Ministerul Transporturilor, Inovației și Tehnologiei din Austria (prin administrația căilor navigabile Via Donau) și Ministerul Infrastructurii și Managementul Apelor din Țările de Jos.

II.3.1.1.2 Modelul MARAD versus Modelul MSA

Modelul „Administrația Maritimă (și/sau a Căilor Navigabile)” (MARAD) se referă la agenția care răspunde de chestiuni ce țin de sectorul maritim și/sau al căilor navigabile, incluzând funcții de planificare, promovare, administrare și reglementare. Țările care au adoptat modelul MARAD mai dezvoltat sunt Bulgaria, Estonia, Letonia, Slovenia, Suedia, SUA și Vietnam.

Însă rolul MARAD este adesea redus la funcții de siguranță, ducând la apariția modelului instituțional „Administrația de Siguranță Maritimă” (MSA), instituția specifică de reglementare care derivă din definiția IMO a responsabilităților statului de pavilion. Printre țările care au adoptat modelul strict MSA se numără China, Danemarca, Egipt, Georgia și Africa de Sud.

În unele țări, funcțiile MARAD sau MSA sunt combinate cu alte funcții statutare, adesea ca rezultat al fuzionării a două sau mai multe agenții publice, de exemplu în cazul Agenției Federale Maritime și Hidrografice a Germaniei și al Agenției Maritime și al Gărzii de Coastă din Marea Britanie. La capătul celălalt al spectrului, din funcțiile MARAD și MSA ar putea fi eliminate anumite sarcini de reglementare ce țin de domeniul naval. De exemplu, funcțiile legate de accidente maritime și investigații sunt încredințate adesea unor agenții independente, cu garanția explicită a independenței investigatorilor.

II.3.1.1.3 Modelul de Reglementare Tehnică versus Modelul de Reglementare Economică

Pentru reglementarea sectorului de transport naval este nevoie de cel puțin două seturi de instrumente de reglementare: reglementări tehnice (sau de siguranță) și reglementări economice (sau de piață). Istoric vorbind, sarcinile din cadrul reglementărilor economice aferente transportului naval au fost adesea neglijate, trecute cu vederea sau, în cel mai bun caz, asumate de agențiile care se ocupă în mod general de aspectele privind concurența. Recunoscând acest deficit, multe țări separă instituțiile care răspund de reglementarea tehnică de cele care se ocupă de reglementarea economică. Tabelul II.5 prezintă câteva structuri instituționale care se înscriu în acest model.

Tabel II.5: Exemple de instituții maritime de reglementare tehnică versus instituții de reglementare economică (Bichou și Jolic)

Țara	Instituția (instituțiile) de reglementare tehnică	Instituția (instituțiile) de reglementare economică
China	Administrația pentru Siguranță Maritimă	Bursa de Transport Shanghai + Ministerul Transporturilor
India	Ministerul Transporturilor și Navigației Fluviale	Autoritatea Tarifară pentru Porturile Majore + Consiliul de adjudecare
Italia	Garda de Coastă	Autoritatea de Reglementare în Transporturi (ART)
Peru	Autoritatea Națională Maritimă	Agenția de Supraveghere pentru Investiții în Infrastructura de Transport (OSITRAN)
Noua Zeelandă	(Instituția) Maritimă din Noua Zeelandă	Comisia de Productivitate
Africa de Vest	MSA	Consiliul Național al Transportatorilor
SUA	MARAD SUA + Garda de Coastă a SUA	Comisia Maritimă Federală

Africa de Sud	Administrația pentru Siguranță Maritimă	Autoritatea de Reglementare a Porturilor
---------------	---	--

II.3.1.1.4 Modelul Combinat de Planificare și Reglementare

Aceasta este o structură alternativă care integrează funcțiile de reglementare cu funcțiile de planificare și dezvoltare. Modelul combinat este folosit pe larg în țările în care structurarea funcțiilor de planificare și reglementare este considerată prea birocratică și ineficientă. Exemple ale modelului instituțional combinat de planificare și reglementare maritimă sunt Autoritatea Maritimă și Portuară din Singapore (Tabelul II.6), Rosmorrechflot (Agenția Federală de Transport Maritim și Naval Fluvial) a Rusiei și Siguranța Maritimă și Conducerea Porturilor din Muntenegru.

Tabel II.6: Combinații între funcțiile de reglementare și de planificare la Autoritatea Maritimă și Portuară (MPA) din Singapore (MPA, 2020)

Funcțiile de planificare și dezvoltare	Funcțiile de reglementare
<ul style="list-style-type: none"> -Planifică spațiul maritim, dezvoltarea porturilor și a fronturilor de apă -Dezvoltatorul clusterului maritim din Singapore -Sprijină dezvoltarea instituțiilor de educație și formare în domeniul maritim -Sprijină programe dedicate de cercetare și dezvoltare în domeniul maritim 	<ul style="list-style-type: none"> -Reglementează siguranța și securitatea maritimă. -Reglementează / licențiază porturile, serviciile maritime și facilitățile (din porturi și servicii maritime). -Gestionează traficul de nave în porturile din Singapore -Gestionează / supraveghează activitățile de pilotaj, remorcare și bunkeraj.

II.3.1.1.5 Modelul Deconcentrat și Descentralizat

Modelul instituțional deconcentrat și/sau descentralizat în domeniul transportului naval se găsește în țările cu sisteme federale administrative puternice sau descentralizate:

- În statele federale, sarcinile IMO/MSA sunt reținute de obicei la nivelul instituțiilor federale, iar cele ale căilor navigabile și porturilor locale/statale sunt îndeplinite de autoritățile statale. De exemplu, așa stau lucrurile în Australia (Siguranța Maritimă Queensland, Siguranța Maritimă Tasmania etc.) și în EAU (Autoritatea Maritimă Orășenească Dubai, Autoritatea Maritimă Abu Dhabi etc.).
- În țările cu sisteme deconcentrate cum sunt Spania și Regatul Unit, administrațiile transportului naval rămân sub egida administrației centrale, cu excepția Regatului Unit, unde politicile sunt deconcentrate către Scoția, dar nu încă și către alte administrații descentralizate.
- În țările cu sisteme descentralizate, de exemplu Franța, Italia și Filipine, funcțiile administrației maritime sunt delegate de la autoritățile centrale la entitățile regionale și la filialele locale, de ex. MARINA în Filipine și DRAM în Franța.

II.3.1.1.6 Transportul Multimodal și Modelele Trans-Sectoriale

Multe țări au optat să își structureze instituțiile administrative și de reglementare în moduri care sunt transversale (trans-sectoriale) pe mai multe moduri și servicii de transport, incluzând transportul naval. Susținătorii acestui model susțin că integrarea tuturor sau a majorității modurilor în cadrul unei singure instituții promovează sinergii și o supraveghere multimodală integrată. Printre exemplele de instituții multimodale sunt Autoritatea Generală de Transport din Arabia Saudită, Autoritatea Națională de Transport din Ungaria, Ministerul Transporturilor și Afacerilor Maritime din Muntenegru

și Autoritatea de Transport din Maldive.

În alte părți, transportul (multimodal) este reunit cu sectoare asociate și formează un minister sau un departament general. Printre exemple se pot menționa transportul și infrastructura (Brazilia, Croația, Italia, Albania, Malta, România, Turcia), transportul și comunicațiile (Bulgaria, Chile, Finlanda, Norvegia, Peru, Oman) și transportul și logistica (Maroc, Etiopia, Zambia, Arabia Saudită).

II.3.1.2 Modele de Structuri Portuare Instituționale și de Proprietate

În mod tradițional, porturile sunt deținute, operate și reglementate de organizații publice controlate de stat. Însă atât introducerea participării sectorului privat, cât și apariția unor forme noi de administrație portuară au dus la adoptarea unor modele noi de proprietate și structurare instituțională. Modelele actuale de clasificare a structurilor instituționale portuare sunt clasificate printr-unul sau mai multe din criteriile următoare: structura de proprietate (publică, privată sau ambele), organizarea administrativă (națională, regională, locală etc.) și nivelul și sfera de descentralizare (independență statutară, autonomie financiară etc.).

Cele de mai sus au dus la apariția unor modele generice instituționale ale porturilor, respectiv porturi de servicii (publice sau private), porturi de instrumente și porturi-locator. Principala diferență între cele trei modele de porturi are legătură cu aspectele legate de deținerea infrastructurii din port (în regim public sau privat), cu managementul facilităților portuare (infrastructură sau suprastructură), cu afilierea forței de muncă din port și uneori cu reglementarea operațiunilor și serviciilor portuare (Tabelul II.7).

Tabelul II.7 Modele generice instituționale de porturi (Bichou, 2009)

	Infrastructură	Suprastructură	Forța de muncă	Reglementare
Locator	Public	Privat	Privat	Public
Instrument	Public	Public (Privat)	Privat (Public)	Public/Privat
Servicii, Publice	Public	Public	Public	Public
Servicii, Private	Privat	Privat	Privat	Privat/Public

În modelul de servicii, portul (public sau privat) deține, întreține și dezvoltă infrastructura și suprastructura, operează toate echipamentele de manipulare și realizează pe cont propriu toate celelalte funcții de port comercial. Porturile de tip locator și de instrumente dețin și își dezvoltă infrastructura, care este închiriată sectorului privat. Însă deși suprastructura este deținută și operată de operatori privați în modelul „locator”, portul de tip „instrumente” deține suprastructura, însă poate să o închirieze companiilor private, în scopuri de operare. Această distincție nu este evidentă întotdeauna, deoarece măsura participării sectorului privat în dezvoltarea, operațiunile și furnizarea de servicii portuare poate să varieze mult de la o infrastructură portuară la alta, astfel cum este ilustrat în Tabelul II.8.

Tabelul II. 8. Variații ale participării sectorului privat în modelul de port „locator” (Bichou, 2014)

Infrastructură nautică					Public	Public	Public
Infrastructură portuară	Public	Public	Public	Public	Privat	Privat	Privat
Infrastructură terminale			Privat	Privat			

Suprastructură terminale	Privat	Privat					
Infrastructură pe uscat		Public		Public	Public	Public	
Conservare	Public		Public		Public		Public
Servicii maritime							
Manipulare marfă		Privat		Privat		Privat	
Operațiuni intermodale	Privat		Privat		Privat		Privat
Servicii de logistică							

De la structuri de elementare la structuri avansate de port-locator

Pe lângă modelele de port de servicii, de instrumente și de tip locator, alte structuri instituționale de porturi sunt modelul autonom, de tip trust și corporatizat:

- Portul autonom, un model utilizat în partea de limbă franceză a Africii de Vest, este o întreprindere publică ce se bucură de un grad ridicat de autonomie juridică și financiară de la administrația centrală, inclusiv în chestiuni legate de planificarea, dezvoltarea, finanțarea și concesionarea portului.
- Portul de tip trust, un model folosit în principal în Regatul Unit și în unele țări din Commonwealth, este o entitate statutară independentă, guvernată de propria sa legislație și controlată de un consiliu de administrație independent. Deși operează în mod comercial, porturile de tip trust nu urmăresc neapărat maximizarea profiturilor și nu au cerința de a distribui dividende acționarilor.
- Portul corporatizat, model folosit în Canada, Australia, Asia de Sud-Est și, mai recent, în țările europene, este o companie publică ce poate să fie parțial sau integral deținută de guvern, dar unde majoritatea funcțiilor portului sunt transformate într-o companie care activează comercial, cu aceleași reguli și obligații care se aplică întreprinderilor din sectorul privat.
- Portul multimodal, concept folosit pe larg în SUA, gestionează infrastructura de port maritim, precum și alte infrastructuri intermodale și de transport. De exemplu, autoritatea portuară din New York și New Jersey gestionează porturile maritime, aeroporturile, terminalele de autobuze, infrastructura feroviară interstatală, podurile și tunelele celor două state, precum și World Trade Centre.

În ceea ce privește organizarea spațială a instituțiilor portuare, pot fi avute în vedere cinci structuri:

- Modelul autorității portuare naționale, unde există o singură entitate care răspunde de administrarea și gestionarea tuturor porturilor din țară. Acest model este folosit cel mai frecvent în Africa, Asia și Caraibe.
- Modelul portului local, în care fiecare port local își are propria administrație portuară. Acest model este folosit pe larg în Europa, America de Nord și America de Sud.
- Modelul portului orașenesc sau municipal, unde toate porturile care operează în jurisdicția unei autorități municipale sau orașenești sunt administrate și gestionate de o singură agenție portuară. Acest model se folosește pe larg pentru orașele portuare mici din Europa și America de Nord.
- Modelul de port regional, unde administrațiile portuare sunt adesea organizate conform diviziilor politico-administrative și/sau diviziilor spațiale economice. Printre cele câteva țări care adoptă acest sistem merită menționate Italia, Egipt și, mai recent, Franța.
- Modelul porturilor fuzionate, în care administrațiile portuare învecinate fuzionează într-o singură autoritate portuară. Exemple sunt portul Pelindo din Indonezia, portul Ningbo-Zhoushan din

China (cel mai mare port din lume) și, mai recent, portul Antwerp-Bruges din Belgia. Mai există și exemple de fuziuni transfrontaliere de porturi, cum este cazul portului Copenhaga Malmö (Danemarca/Suedia) și a Portului la Marea Nordului (Belgia/Țările de Jos).

II.3.2 Evaluarea performanței instituționale a transportului naval al României

Succesul sectorului de transport naval depinde foarte mult de adecvarea structurii instituționale existente. În această secțiune este evaluat gradul de adecvare și performanța cadrului instituțional existent în prezent în sectorul naval din România, cu accent pe deficiențele și suprapunerile instituționale, structurarea și coordonarea instituțională, proprietatea și comercializarea serviciilor, proceduri administrative și procese de lucru.

II.3.2.1 Deficiențe funcționale și suprapuneri instituționale

În urma tranziției sale la economia de piață și după aderarea la UE, România a decis să își organizeze economia, inclusiv în ceea ce privește transportul naval, pe baza unui parcurs clar pentru aplicarea politicilor orientate către piață. Aceasta presupune o separare clară a rolului sectorului public ca responsabil cu elaborarea de politici, promotor și organism de reglementare a sectorului, de rolul sectorului privat, respectiv de investitor, operator și furnizor de servicii (a se vedea Tabelul II.9).

Tabel II.9: Rolul public și rolul privat într-o economie liberalizată a transportului maritim (Bichou, 2012)

Public	Privat
<ul style="list-style-type: none"> • Responsabil cu elaborarea politicilor și strategiilor maritime • Dezvoltator și promotor al sectorului • Implementarea de politici și strategii de sector • Autoritate de reglementare economică și tehnică 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanțare de capital și dezvoltare • Operare de active/infrastructură maritimă • Prestare de transport maritim și servicii conexe • Îmbunătățirea eficienței și a calității serviciilor

Tabel II.10: Cartografierea funcțiilor instituționale pe segmentele transportului naval din România (Echipa BM)

	Infrastructură de transport naval				Suprastructură de transport naval					Servicii de transport naval			Logistică/Intermodal			
	CNI	Porturi maritime	Porturi CNI	Canale și ecluze	Flota maritimă	Flota de CNI	Porturi maritime	Porturi CNI	Construcții de nave	Servicii marine	Manipulare marfă	Educație și formare în domeniul maritim	Infra	Supra	Operațiuni	
Strategie/Politici	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	MTI	N/E	MTI, MEET	Privat	MEC	MTI	Privat	Privat	
Planificare / Dezvoltare	MTI, AFDJ	APMC	APDM, APDF	MTI, ACN, ACNB	Privat	Privat	APMC	APDM, APDF	ANR Privat	Privat	Privat	MTI, CMU, CERONAV	Privat	Privat	Privat	
Finanțare	MTI, AFDJ	APMC	MTI, APDM, APDF	MTI, ACN, ACNB	Privat	Privat	APMC	APDM, APDF	Privat	Privat	Privat	MEC, MTI	Privat	Privat	Privat	
Operațiuni și Livrare	AFDJ	APMC	APDM, APDF	ACN, ACNB, AFDJ	Privat	Privat	APMC	APDM, APDF	Privat	Privat	Privat	CERONAV, CMU	Privat	Privat	Privat	
Reglementare tehnică	Siguranță	ANR, AFDJ, ACN	N/E	N/E	ACN, ACNB	ANR	ANR	N/E	APDM, APDF	Privat sau N/E	ANR	Privat sau N/E	ANR	?	Privat	Privat
	Securitate	ANR, AFDJ, ACN	ANR	ANR	ACN, ACNB	ANR	ANR	ANR	ANR, APDF, APDM	Privat sau N/E	ANR	Privat sau N/E	ANR	?	Privat	Privat
	Mediu	ANR, AFDJ, ANPM, ADDBR	ANR, ANPM	ANPM	ACN, ACNB, ANPM	ANR	ANR	ANPM	ANPM, ANR	Privat sau N/E	ANR, ANPM	Privat sau N/E	ANR	?	Privat	Privat
	Muncă	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	Privat sau N/E	ANR	ITM	ANR, MEC	N/A	N/A	N/E
Reglementare economică	Acces Piață	CSDN, CC (RO)	CSDN, CC (RO), Companii în port	CSDN, CC (RO), ADPF	CSDN, CC (RO), ACN, ACNB	ANR, CC (RO)	ANR, CC (RO)	RCC, CSDN, APDF, APMC	CSDN, APDF, APDM	MEET, CC (RO)	CSDN, CC (RO), Companii în port	CSDN, CC (RO), Companii în port	MEC, MTI	CC (RO)	CC (RO)	CC (RO)
	Stabilire prețuri	CSDN, CC (RO), ACN, ACNB	CSDN, CC (RO), Companii în port	CSDN, CC (RO), Companii în port	CSDN, CC (RO), Companii în port	N/A	N/A	APDM, MTI	CSDN, CC (RO), Companii în port	CC (RO)	CSDN, CC (RO), Companii în port	Privat, CC (RO)	MTI, CMU, MEC	CC (RO) N/A	CC (RO)	CC (RO)
	Concurență	CC (RO)	CC (RO)	CC (RO)	CC (RO)	N/A	?	CC (RO), CSDN	CC (RO), CSDN	CC (RO)	CSDN, CC (RO)	CC (RO)	N/A	MEET, CC (RO)	CC (RO)	CC (RO)
	Concesiune	N/A	MTI	MTI, Autorități locale MET, ACN	MTI	N/A	N/A	APDM, APMC, MTI	APDM, Consilii, APDF, MTI	N/A	APMC, APDM, APDF, MTI	APMC, APDM, APDF, MTI	N/A	MEET, MTI, ADR, Consilii	MEET, MTI, ADR, Consilii	N/A
	Licențiere/permise	ACN, ACNB	N/A	N/A	N/A	ANR	ANR	APMC, APDM, AZL	APDM, APDF, AZL	MEET, MTI, ANR	APMC, APDM, APDF	APMC, APDM, APDF, altele	MTI, ANR, MEC	N/A	?	

O clarificare explicită a responsabilităților instituțiilor din sector este un factor esențial de succes în organizarea sectorului pe priorități strategice și orientări de politici. În această privință ar putea fi avute în vedere patru forme de structurare instituțională:

- Structurarea industrială înseamnă separarea diferitelor activități în funcție de gradul de specializare industrială, de ex. construcție de nave, transport naval și/sau TCNI, porturi și terminale, (servicii) logistice intermodale, servicii profesionale etc.
- Structurarea spațială se referă la organizarea geografică sau spațială a sectorului, de ex. local vs. național sau descentralizat vs. centralizat.
- Combinația dintre structurarea industrială și cea spațială este adesea denumită structurare pe servicii, aceasta din urmă căutând să combine diferite activități și servicii în funcție de importanța lor strategică. Această formă de structurare este foarte dezirabilă, dar în prezent nu există, acest lucru datorându-se cel puțin în parte lipsei unei strategii integrate privind transportul naval.
- Structurarea funcțională înseamnă alocarea funcțiilor de planificare, management (administrare), operațiuni, politici (strategie) și reglementare unor entități separate.

Ca urmare a lipsei de orientare pe structurarea pe servicii și/sau funcțională, actualul cadru instituțional trece cu vederea anumite domenii funcționale (deficiențe funcționale) sau atribuie responsabilități similare mai multor agenții (suprapuneri instituționale):

- Exemple de deficiențe funcționale în transportul naval din România sunt deficiențele în materie de planificare a (dezvoltării/utilizării) infrastructurii navale și a porturilor, managementul și întreținerea activelor, siguranța portuară și definirea domeniului în cadrul evaluării de mediu, licențierea și organizarea serviciilor profesionale. De asemenea, se mai observă deficiențe funcționale și în domeniul performanței în materie de guvernare, inclusiv în domenii cum ar fi analiza impactului evaluărilor, evaluarea ex-ante și analiza ex-post, aceasta din urmă nedesfășurându-se la nivelul guvernului [A se vedea Caseta 1 și Tabelul II.11].
- Se observă suprapuneri instituționale la nivelul mai multor componente industriale și de servicii din sectorul transportului naval din România, cel mai mult în domenii cum ar fi: controlul statal de coastă, servicii navale și de navigație, planificarea porturilor și a infrastructurii, reglementări pentru porturi și căi navigabile, structurarea și monitorizarea concesiunilor.

Caseta 1: Evaluarea Impactului Reglementărilor

(Extras din Bichou, 2019)¹²

Evaluarea Impactului Reglementărilor (EIR) este recunoscută de majoritatea țărilor dezvoltate ca instrument esențial pentru îmbunătățirea calității proceselor decizionale în materie de reglementare, iar în prezent din ce în ce mai multe țări în curs de dezvoltare implementează proceduri noi de EIR în sistemele lor de guvernanta prin reglementare.

EIR permite responsabililor cu elaborarea de reglementări să îmbunătățească guvernanta prin reglementare, dezvoltând un cadru complex în care opțiunile de reglementare și de politici sunt evaluate în mod eficace și transparent. De asemenea, EIR s-a dovedit a fi un instrument eficace pentru proiectarea de reglementări din punct de vedere al eficientizării costurilor.

Conform OCDE, există șase elemente principale într-un exercițiu de EIR:

1. *Definirea unei probleme de reglementare:* Această fază este elementul preliminar în EIR: identificarea problemei de reglementare sau de politici. De obicei problemele se încadrează în 3 categorii: eșec de piață, ineficiențe de reglementare și ținte sau obiective de politici noi.

2. *Identificarea diferitelor opțiuni de reglementare:* La această etapă, nevoia de intervenție prin reglementare, identificată la faza 1, trebuie transpusă în opțiuni concrete de politici.

3. *Colectarea de date:* Această fază este crucială și mijloacele de a o realiza sunt diverse și variază mult de la o țară la alta. Datele relevante pentru EIR se colectează prin consultări publice, prin interviuri telefonice sau față în față, prin chestionare aplicate pe hârtie, sondaje online, focus grupuri etc.

4. *Evaluarea opțiunilor alternative:* Faza centrală a EIR are ca rezultat de cele mai multe ori o analiză cost-beneficiu, dar poate fi și o analiză cost-eficiență sau o analiză a riscurilor. Opțiunile evaluate trebuie să includă și scenariul „fără schimbare de politici”.

5. *Identificarea opțiunii/opțiunilor de reglementare preferată/preferate:* După ce au fost identificate și analizate diferitele opțiuni (de obicei prin compararea costurilor și a beneficiilor), compararea diferitelor evaluări va duce la identificarea celei mai eficiente opțiuni.

6. *Comunicarea rezultatelor EIR desfășurate:* După ce a fost luată în considerare de către responsabilii cu politicile, bunele practici sugerează publicarea rezultatului EIR. Aceasta permite și alte schimburi de opinii cu părțile interesate și îmbunătățește transparența generală a procesului de reglementare.

În ultimele două decenii, cel puțin 50 de țări și-au creat sau și-au reformat procedurile de EIR. În prezent, din cele 185 de țări incluse în studiul GIRG, 92 de țări efectuează o evaluare a impactului reglementărilor propuse. Însă există disparități mari între diferite niveluri de venituri.

Tabel II.11: Evaluarea principalelor domenii de guvernare prin reglementare din România (Echipa BM de la GIRG al Băncii Mondiale)

Evaluarea Impactului:	Răspuns
Ministerele sau agențiile responsabile cu reglementarea realizează o evaluare a impactului reglementărilor propuse (care încă nu au fost adoptate)?	Numai la unele ministere
Există criterii folosite pentru a determina care dintre reglementările propuse sunt supuse unei evaluări de impact?	Da
Există îndrumări specifice privind evaluarea impactului reglementărilor?	Da
Evaluările de impact sunt obligatorii conform legii?	Da
Evaluările de impact sunt publicate?	Da
Cum se distribuie această evaluare?	Website unificat
Când se distribuie această evaluare?	Împreună cu propunerea de legislație
Autoritățile de reglementare au obligația să ia în considerare alternativele la reglementarea propusă?	Da, prin guvernare
Există un organism guvernamental specializat însărcinat cu analiza și monitorizarea evaluărilor impactului reglementărilor desfășurate de alte agenții sau organisme guvernamentale?	Nu
Vă rugăm să menționați denumirea acestui organism guvernamental și să explicați funcțiile sale	Propunere de înființare a unui organism de Controlul Calității la nivelul Guvernului.

Transparența Elaborării de Reglementări	Răspuns
Legile în vigoare în prezent sunt disponibile undeva într-un singur loc?	Da
Cum sunt accesate legile care sunt în vigoare?	Da
Reglementările secundare care sunt în vigoare în prezent sunt codificate și disponibile într-un singur loc?	Da
Aceste website-uri sau registre sunt actualizate regulat?	Da

Evaluarea Ex-post	Răspuns
Ministerele sau agențiile de reglementare realizează evaluări ex-post?	Nu
Există criterii pe baza cărora reglementările sunt supuse unor evaluări ex-post?	Nu
Ce abordări anume folosește guvernul dumneavoastră?	n/a
Analizele ex-post sunt obligatorii prin lege?	Nu

Contestarea Reglementărilor	Răspuns
Părțile afectate pot să solicite reanalizarea sau să conteste reglementările adoptate la agenția administrativă respectivă?	Da
Atunci când se face o contestație la hotărâri de reglementare adverse, de obicei ce opțiuni au la dispoziție părțile afectate?	Da
Există o cerință conform căreia reglementările trebuie analizate periodic pentru a vedea dacă ele mai sunt necesare sau dacă ar trebui revizuite?	Da

II.3.2.2 Model Instituțional și de Governanță Neclar

Pentru componenta maritimă și cea de căi navigabile interioare, organizarea instituțională adoptată în prezent în România pare să favorizeze modelul „Administrației pentru Siguranța Maritimă” (MSA), urmat în principal de ANR și parțial de AFDJ, ARSVOM și Departamentul pentru Investigarea Accidentelor din Transportul Naval de la MTI. Însă acest model creează confuzie cu privire la sfera de acoperire și delimitarea dintre diferitele roluri funcționale ale entităților din sector și, de asemenea, ar putea intensifica nivelul de deficiențe funcționale și suprapuneri instituționale, astfel cum se discută mai jos în continuare.

- Pe de o parte, adoptarea modelului MSA duce adesea la împrăștierea unor funcții cum ar fi strategia, planificarea și dezvoltarea între mai multe structuri instituționale și, ca urmare, neîndeplinirea efectivă a acestor funcții. De exemplu, funcțiile de planificare par să fie împărțite între MTI, diversele sale entități subordonate și asociate și agențiile transversale, fără a exista o singură instituție care să preia conducerea în stabilirea cadrului de planificare la nivel sectorial sau subsectorial.
- Pe de altă parte, o organizare neclară a funcțiilor are adesea ca rezultat nealocarea corespunzătoare sau pur și simplu ignorarea anumitor sarcini cheie. De exemplu, funcțiile de investigare a accidentelor ar trebui să fie alocate unor entități independente, conform practicii internaționale și îndrumărilor UE, mai degrabă decât unui departament funcțional din cadrul MTI.

În ceea ce privește componenta porturi și infrastructură, structura instituțională a sectorului portuar din România pare să prezinte o structură hibridă anormală, care nu seamănă cu niciun comparator regional (Tabelul II.12) și nici nu este aliniată cu bunele practici internaționale.

Tabel II.12: Variații ale structurilor instituționale și organizaționale în țările BERD (Bichou, 2017)

		Albania	Azerbaidjan	Bulgaria	Croația	Cipru	Grecia	Egipt	Estonia	Georgia	Letonia	Lituania	Moldova	Maroc	Muntele Negru	Liban	Iordania	Kazahstan*	Polonia	România	Rusia	Slovenia	Turcia	Turkmenistan	Tunisia	Ucraina
Structura Instituțională	Locatar	✓			✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
	Servicii publice	✓	✓	✓		✓			✓									✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Servicii private									✓			✓		✓					✓		✓				✓
	Instrument		✓				✓				✓	✓						✓		✓						✓
Competență Descentralizare	Central		✓	✓		✓			✓		✓		✓				✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Regional							✓								✓	✓			✓	✓					
	Locale	✓		✓	✓		✓		✓		✓		✓		✓				✓	✓		✓				
	Hibrid							✓					✓							✓						✓

Alte chestiuni discutabile în ceea ce privește structura instituțională din sectorul transportului naval din România țin de proprietatea încrucișată și de subvenționarea încrucișată:

- În ceea ce privește proprietatea încrucișată, administrațiile de canal gestionează atât ecluzele și infrastructura de canal, cât și căile navigabile și infrastructura portuară. Astfel de aranjamente nu doar că deviază autoritățile de canal de la principalele lor funcții de management și întreținere a canalelor și căilor navigabile, ci chiar ar putea fi prohibitive pentru concurența între porturi și

concurența intermodală.

- În cazurile în care porturile sunt gestionate de administrațiile zonei libere, acestea din urmă acționează atât ca și Administrație a Zonei Libere, cât și ca Regii Autonome (RA).

II.3.2.3 Corporatizare și Comercializare Incompletă a Serviciilor

Prin transformarea autorităților portuare (și de canal) în corporații, sau în forma unor companii de dezvoltare deținute de guvern, se preconizează că acestea din urmă vor avea autonomie deplină să ia decizii pe baza unor considerații comerciale. Procesul de corporatizare a porturilor mai urmărește și să transforme cultura organizațională tradițională de la nivelul autorităților portuare și să o îndrepte către crearea de valoare și generarea de investiții în și în jurul locațiilor porturilor.

În România, schimbările instituționale lansate în 1998 și care au dus la crearea companiilor naționale (CN) portuare nu par să însemne o corporatizare completă a porturilor. Chiar și în prezent, administrațiile portuare nu au autonomie financiară totală, au câteva ținte comerciale sau ținte comerciale neclare și sunt constrânse de lege și de capacitatea lor să reinvestească profiturile sau să colecteze fonduri. Aceste bariere, precum și altele, limitează abilitatea lor de a gestiona schimbarea și trecerea la o mentalitate comercială necesară pentru maximizarea investițiilor și crearea de valoare.

II.3.2.4 Lipsa de Coordonare și Partajare de Date

În topul listei de disfuncții observate la nivelul structurii instituționale din cadrul și la nivelul MTI și al entităților asociate acestuia se află și deficiențele legate de coordonarea instituțională și partajarea de cunoștințe.

- Lipsa de coordonare între agenții este un simptom, sau mai degrabă un rezultat al deficiențelor funcționale și al suprapunerilor instituționale prezentate mai sus. Deoarece sectorul transportului naval servește și numeroase obiective de politici și segmente industriale, coordonarea acestuia devine esențială. Coordonarea între agenții este întotdeauna dificilă, dar este îngreunată și mai mult dacă agențiile au conflicte explicite în ceea ce privește obiectivele și strategiile lor. Nu doar structurarea de politici (de ex. în coordonarea proiectelor de construcții de nave și turism nautic de către MEET împreună cu MTI și agențiile sale) cauzează fricțiuni și întâzieri, ci și separarea responsabilităților, prezentă în acest moment, îngreunează și mai mult coordonarea între instituții.

- Nivelul scăzut de coordonare între agenții este și mai pronunțat de absența partajării datelor și a cunoștințelor. Niciunde în sistemul de transport naval nu există un depozit de date centralizat, într-un mod care să permită diferitelor interese de la nivelul responsabililor cu politicile, agențiilor executive, responsabililor cu planificarea, furnizorilor de servicii, utilizatorilor și altor părți interesate ale sectorului să partajeze date, cunoștințe și informații.

- Inexistența unui depozit de date reflectă un deficit mai amplu în ceea ce privește digitalizarea și integrarea tehnologică între cele mai multe dintre secțiunile industriei de transport naval din România. Sistemele portuare și de transport naval moderne, „inteligente”, folosesc diferite tehnologii și aplicații, de la robotică și automatizare (automatizarea terminalelor, UAV, MAAS etc.) și sisteme de integrare a proceselor (TOS, PCS, MSW etc.) până la noi tehnologii de digitalizare (IoT, servicii logistice în cloud, tehnologii de ledger și blockchain etc.).

II.3.2.5 Procese Sub-Optime de Business și Organizaționale

În ceea ce privește procesele de planificare, APMC a elaborat un Master Plan pentru portul Constanța,

dar nu și planuri strategice sau planuri de afaceri, în timp ce alte administrații portuare au elaborat planuri de afaceri pe termen scurt pentru diferite facilități portuare, dar fără un plan de dezvoltare sau un Master Plan pentru porturile lor. În cazul primelor, lipsa unei planificări strategice pentru port, care, printre altele, include o actualizare a Master Planului, a însemnat că multe din evoluțiile planificate în cadrul Master Planului au trebuit revizuite sau amânate, date fiind schimbările și provocările frecvente de pe piață. În ceea ce privește pe cele din urmă, multitudinea de planuri de afaceri pe termen scurt fără viziunea cuprinzătoare și pe termen lung a dezvoltării și a planificării master duce adesea la abordări pe termen scurt și izolate în cadrul planificării și dezvoltării pe termen lung a portului.

În ceea ce privește raportarea funcțională și managementul, procesele de operare și de business actuale din cadrul și dintre agențiile din sector sunt deficitare sau sub-optimale. Printre deficiențele observate se numără: (i) inexistentă unor analize periodice și raportări privind planurile operaționale, (ii) inexistentă unui registru de active centralizat și a unui program centralizat de întreținere a activelor, (iii) inexistentă unor procese de comunicare și Memorandumuri de Înțelegere cu părțile interesate din industrie (sector) și (iv) lipsa unei cartografieri a proceselor în funcțiile administrative.

II.3.3 Organizarea Industrială și de Clustering

II.3.3.1 Elemente generale privind clusterelor și clusteringul în transportul naval

Transportul naval este un sector cu mai multe fațete, compus din mai multe componente de infrastructură (porturi, căi navigabile, canale etc.), echipamente / vehicule (nave, barje, macarale etc.) și servicii (transport de mărfuri și călători, servicii marine, operațiuni de terminale etc.). Pe lângă construcția și proiectarea de nave, înregistrarea și certificarea navelor, navigația și formarea echipajelor, educația și formarea în domeniul maritim (MET), expediții și finanțe în port, servicii de agenție maritimă și portuară, mai sunt necesare și alte activități conexe pentru a completa elementele de sistem ale sectorului transporturilor navale în ansamblu, care acoperă diferite segmente de activități economice cum ar fi transporturile, comerțul, industria, energia și turismul (a se vedea Tabelul II.13).

Tabel II.13: Componente generice de nivel înalt ale unui sistem de transport naval (Bichou, 2013)

1. Proiectare de nave și barje	24. Operațiuni de terminal și manipulare marfă
2. Construcții și reparații de nave/barje.	25. Servicii suport în porturi
3. Casare și demolare de nave/barje	26. Agenție de transport și agenție portuară
4. Înregistrare de nave și barje	27. Servicii de managementul navelor
5. Clasificare și control de nave	28. Brokeraj și chartering de nave
6. Unități de forare offshore și mobile (MODU)	29. Expediții de mărfuri, NVOCC și MTO
7. Transport maritim și pe căi navigabile interioare (marfă)	30. Servicii de asigurări și actuariat naval
8. Transport maritim și pe căi navigabile interioare (călători)	31. Servicii juridice în domeniul maritim
9. Transport naval de croazieră (maritim și TCNI)	32. Arbitrare și ajustare în sectorul maritim
10. Turism nautic și servicii de recreere	33. Finanțare transporturi navale și porturi
11. Apărare și securitate maritimă	34. Consultanță în domeniul maritim/portuar
12. Sisteme maritime de sateliți	35. Presă și management de evenimente în domeniul maritim
13. Ecluze, canale și infrastructură de coastă	36. Educație și formare în domeniul maritim
14. Infrastructură portuară și de terminal	37. Servicii de echipaje
15. Terminale de alimentare și offshore	38. Forță de muncă și calificare pentru forța de muncă din porturi
16. Porturi marina și structuri la frontul de apă	39. Producție de echipamente pentru porturi
17. Sondare hidrolică și sondare de coastă	40. Cercetare și dezvoltare în sectorul naval
18. Ajutoare de navigație, VTS și conservare	41. Echipamente și alimentare în domeniul maritim
19. Salvare, căutare și salvare	42. TIC și sisteme informatice de management
20. Proiectare și inginerie porturi	43. Facilități de recepție, deșeuri și eliminarea deșeurilor
21. Construcții portuare și costiere	44. Logistică navală și intermodală
22. Dragare și întreținerea șenalurilor navigabile	45. Frontieră de coastă și maritimă
23. Servicii de bunkeraj și alimentare	46. Siguranța și securitatea pe apă

Într-o încercare de a structura și a organiza sectorul transporturilor navale, mai multe țări au dezvoltat

sisteme formalizate care cuprind întregul sector și în care segmentele și lanțurile de valoare din sector sunt definite și structurate clar. Astfel, este mai ușor să se dezvolte structuri instituționale și organizaționale adecvate și compatibile. De exemplu, Sistemul de transport maritim din SUA cuprinde cinci componente esențiale (căi navigabile, porturi, legături intermodale, nave și vehicule și utilizator(i) de sistem), care reflectă lanțul de valoare asociat cu transportul naval din țară; pe de altă parte, Sistemul de dezvoltare industrială și energie în domeniul maritim din Japonia este structurat astfel încât sectorul maritim al țării este conectat cu sectorul industrial și sectorul energetic al țării, care sunt sectoare cu rată mare de creștere.

În țările în care nu există sisteme formalizate de transport naval, sectorul este organizat pe temele principale care reflectă prioritățile strategice și orientările de politici ale țării. Astfel, agențiile administrative și autoritățile de reglementare sunt ghidate către organizarea celor mai adecvate structuri și procese pentru a sprijini și a face posibile acele priorități strategice. De exemplu, Agenda Maritimă 2025 a Germaniei urmărește să consolideze poziția Germaniei ca hub maritim global pe 5 segmente de piață, respectiv construcții de nave, transport naval, tehnologie marină, porturi și energie eoliană offshore. Pentru a realiza acest lucru, Guvernul Federal a formulat 9 domenii de acțiune și a creat 10 instrumente de implementare, printre care domeniul dezvoltării resurselor umane, capacitate instituțională, structură de reglementare și achiziții publice. În Regatul Unit, Maritime 2050 stabilește foaia de parcurs pentru colaborarea dintre guvern și industrie cu scopul de a determina creștere atât pe segmentele de piață consacrate, respectiv transport, porturi, tehnologie marină și servicii de business în domeniul maritim, cât și în domenii noi cum ar fi transportul autonom și transportul inteligent.

În alte părți, țările își organizează sistemul de transport naval conform unor clustere spațiale și industriale (a se vedea Casetele 1 și 2). Unele clustere din sector sunt concepute și au domenii stabilite la nivel național, asociate cu politicile și strategiile naționale, pentru a coordona, a sprijini și a facilita dezvoltarea și integrarea acestora. Această clasificare este folosită pe larg în Europa, de exemplu Clusterul Maritim Olandez, Clusterul Maritim Danez și Clusterul Maritim Norvegian. Alte clustere din sistemele de transport naval sunt definite și ținând seama de delimitările regionale, acesta fiind cazul Polului Maritim Bretagne (în Franța) și al Clusterului Maritim Flandra (în Belgia). Uneori, clusterelor de transport naval pot fi foarte concentrate între granițele urbane, acesta fiind cazul Clusterului Maritim Hong Kong și al Clusterului Maritim Singapore, al Orașului Maritim Dubai și Maritim Thekwini din Durban (Figura II.2).

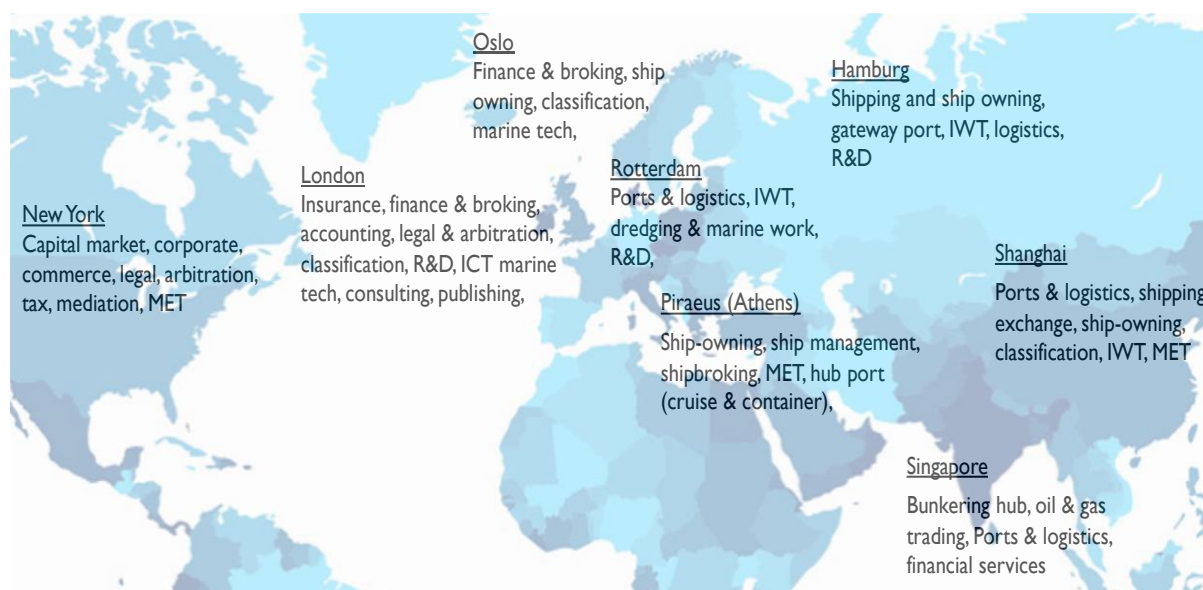


Figura II.2: Exemple de clustere maritime și de orașe-port (Bichou et al., 2016)

II.3.3.2 Evaluarea potențialului de clustering în România

România are mai multe dotări în materie de resurse și locații asociate cu transportul naval, de la sectoare navigabile mari pe Dunăre și până la locații strategice ale porturilor și locații de tranzit în zona Mării Negre. De asemenea, România are și o flotă fluvială mare pentru căile navigabile interioare, o industrie vibrantă de construcții de nave, instituții puternice de învățământ și formare în domeniul maritim și o rețea vastă de porturi maritime și fluviale. Însă în ciuda importanței sectorului transporturilor navale în România, nu există un sistem formalizat, un cluster spațial sau un cadru strategic care să definească, să clasifice, să organizeze și să integreze activitățile de transport naval conform unor atribute strategice, sectoriale, spațiale sau de altă natură.

Tabel II.14: Evaluarea acoperirii și a componentelor sectorului transportului naval în România (Echipa BM)

<p>Componente solide</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proiectare de nave - Construcții și reparații de nave - Flota de TCNI - Educație și formare în domeniul maritim - Navigație - Agenții de formare de echipaje și furnizare de forță de muncă - Porturi și terminale 	<p>Componente slabe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transport containere și RoRo - Înregistrare și management nave - Servicii financiare și de actuat - Servicii juridice și profesionale - Consultanță - Servicii de TIC și informații - Managementul mediului - Servicii logistice și intermodale - Inovare, cercetare și dezvoltare - Expediții de mărfuri, NVOCC și MTO
<p>Componente active</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicii suport activități maritime - Agenții de transport și agenții portuare - Terminale de alimentare și offshore - Servicii de bunkeraj și alimentare - Servicii de gestionare a traficului naval - Servicii de căutare și salvare pe mare - Sondare hidraulică și sondare de coastă - Lucrări de dragare și lucrări maritime 	<p>Componente lipsă</p> <ul style="list-style-type: none"> - Turism nautic și servicii de recreere - Arbitrare și ajustare în sectorul maritim - Brokeraj de nave (chartering și SP) - Sisteme maritime de comunicații și sateliți - Producție de echipamente pentru porturi - Proiectare și structuri porturi - Porturi uscate și terminale de mărfuri pe căile navigabile interioare - Presă, publicații și management de evenimente

II.4. Performanța în materie de Reglementare a Transportului Naval din România

II.4.1 Performanța în materie de Reglementări Tehnice

Astfel cum s-a prezentat mai sus, intervențiile prin reglementări tehnice acoperă siguranța, securitatea, sustenabilitatea pentru mediu, navigație și educație și formare în domeniul maritim, sănătate și protecția muncii.

Tabelul II.15 conține informații privind respectarea de către România a reglementărilor OMI și arată că, deși țara a ratificat și a implementat cu succes majoritatea reglementărilor maritime internaționale, mai există câteva coduri și reglementări esențiale care încă nu au fost ratificate. În principal, printre acestea se numără Convenția privind Managementul Apei de Balast (BWM) și Codul de Sisteme (BWMS) al acestei Convenții, Convenția Internațională privind Intervenția pe Mare în cazuri de victime

ale poluării cu petrol și Protocolul de Intervenție al acestei Convenții, Protocolul OPRC-HNS privind Pregătirea și Răspunsul în cazuri de Incidente de Poluare cu Substanțe Periculoase și Dăunătoare, Fondul CLC pentru Despăgubiri în cazuri de Pagube cauzate de Poluarea cu Petrol și Protocoalele acestuia.

Tabelul II.15. Stadiul conformării cu documentele OMI în România (OMI, iulie 2023)

IMO Convention 48	x	INMARSAT OA 76	x	PAL Convention 74	
SOLAS Convention 74	x	IMSO amendments 2006		PAL Protocol 76	
SOLAS Protocol 78	x	IMSO amendments 2008		PAL Protocol 90	
SOLAS Protocol 88	x	FACILITATION Convention 65	x	PAL Protocol 02	x
SOLAS Agreement 96		MARPOL 73/78 (Annex I/II)	x	LLMC Convention 76	x
LOAD LINES Convention 66	x	MARPOL 73/78 (Annex III)	x	LLMC Protocol 96	x
LOAD LINES Protocol 88	x	MARPOL 73/78 (Annex IV)	x	SUA Convention 88	x
TONNAGE Convention 69	x	MARPOL 73/78 (Annex V)	x	SUA Protocol 88	x
COLREG Convention 72	x	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	x	SUA Convention 2005	
CSC Convention 72	x	London Convention 72		SUA Protocol 2005	
CSC amendments 93	x	London Convention Protocol 96		SALVAGE Convention 89	x
SFV Protocol 93		INTERVENTION Convention 69		OPRC Convention 90	x
Cape Town Agreement 2012		INTERVENTION Protocol 73		HNS Convention 96	
STCW Convention 78	x	CLC Convention 69		HNS PROT 2010	
STCW-F Convention 95	x	CLC Protocol 76		OPRC/HNS 2000	
SAR Convention 79	x	CLC Protocol 92	x	BUNKERS CONVENTION 01	x
STP Agreement 71		FUND Protocol 76		ANTI FOULING 2001	x
Space STP Protocol 73		FUND Protocol 92		BALLASTWATER 2004	
IMSO Convention 76	x	FUND Protocol 2003		NAIROBI WRC 2007	x
		NUCLEAR Convention 71		HONG KONG CONVENTION	

Factorul comun al convențiilor neratificate este accentul pe care îl pun acestea pe managementul mediului și pe protecția mediului și combaterea poluării cauzate de nave. Acest lucru are un impact negativ asupra controalelor de stat de pavilion și controalelor de stat în porturi în România, în special în comparație cu standardele din Europa (Tabelul II.16).

Tabelul II.16. Tabele PSC și FSC pentru România și o selecție de țări comparabile (Compilat din ICS, 2022)

	Control statal în port *			Neraticarea convențiilor										RO Cod	Vechime ^b	Rapoarte	OMI ^d		
	Nu se află pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Paris	Se află pe lista neagră a Memorandumului de înțelegere de la Paris	Nu se află pe lista albă a Memorandumului de înțelegere de la Tokyo	Se află pe lista neagră a Memorandumului de înțelegere de la Tokyo	Nu se află în Qualship USCG (Registrare de calificare)	Pe lista țintă a USCG (siguranță)	SOLAS 74 (și protocolul 88)	MARPOL (inclusiv anexele I, II)	MARPOL Anexele III-VI	LL 66 (și protocolul 88)	STCW 76	ILO 147	CLC Fund 92					Organizații recunoscute	Vechime mare (numere de navo)
România	?	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bulgaria	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓
Croația	✓	✓	✗	✓	?	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Marea Britanie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tările de Jos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Malta	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grecia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Legendă:

✓ Performanță pozitivă, ✗ Performanță negativă

? Indică situația în care o Administrație de pavilion nu a suferit detenții în regiunea PSC respectivă, dar nu a îndeplinit cerința minimă relevantă privind inspecțiile/sosiri, stabilită de autoritățile PSC, pentru a fi inclusă pe o listă albă a unui Memorandum de Înțelegere sau în programul Qualship 21.

O trecere în revistă rapidă a performanței în raport cu mediul a administrațiilor portuare din România, inclusiv a APMC, ACN, APDM, APDF, arată că porturile românești au o participare redusă sau nu

participă deloc la programele de sustenabilitate în raport cu mediul și programele de certificare asociate (Tabelul II.17), ceea ce reflectă nevoia de a investi în instalații de preluare adecvate și de a crește gradul de conștientizare în rândul porturilor și de aderare la regulile OMI și ale UE privind mediul, standardele și ambițiile de decarbonizare ale acestor organizații.

În lipsa unor reglementări țintite în acest domeniu, agenții de piață și operatorii urmează adesea standardele din industrie și schemele de certificare stabilite de asociațiile profesionale și organismele de standardizare relevante (Caseta 2).

Caseta 2: Port Skills and Safety din Marea Britanie

În multe țări, standardele de sănătate și protecția muncii sunt elaborate și coordonate prin asociații profesionale de autoreglementare, în colaborare cu entități guvernamentale și autorități de reglementare.

Un exemplu de succes în ceea ce privește porturile și logistica îl reprezintă Port Skills and Safety (PSS), o organizație profesională în domeniul sănătății și protecției muncii în porturi. PSS este o sucursală afiliată a asociației British Ports și a UK Major Ports Group, cele două asociații profesionale majore care acoperă majoritatea porturilor comerciale din UK și facilitățile de logistică asociate cu acestea. De asemenea, PSS este recunoscută de departamentele și agențiile Guvernului britanic, inclusiv de Departamentul de Transport (DfT), Executivul de Sănătate și Protecția Muncii (HSE) și de Agenția Maritimă și a Gărzii de Coastă (MCA).

Lucrând atât cu organisme din sectorul privat, cât și cu organisme din sectorul guvernamental, PSS a devenit organismul de stabilire a standardelor pentru porturi și pentru sectorul logistic și lucrează cu organisme guvernamentale, organizații patronale, sindicate și alte părți interesate esențiale pentru a întreține o serie de standarde ocupaționale naționale pentru entitățile care activează în domeniul porturilor, în domeniul maritim și în logistică. PSS publică o serie de îndrumări specifice în domeniul sănătății și protecției muncii și al competențelor pentru porturi și industria logistică și pune la dispoziția publicului standarde ocupaționale naționale și cerințe normative în materie de siguranță pentru porturi și industriile asociate.

PSS organizează o serie de cursuri și evenimente și a dezvoltat mai multe standarde aprobate, inclusiv standarde de ucenicie în cadrul unei scheme finanțată de guvern și de firme, prin care ucenicii dobândesc cunoștințele tehnice, experiența practică și competențele mai ample de care au nevoie pentru locul lor de muncă și pentru cariera lor viitoare. De asemenea, PSS administrează o serie de grupuri de lucru și grupuri consultative, inclusiv un grup de lucru consacrat pe teme de competențe și siguranță în porturi, care oferă industriei un forum pentru practicienii în domeniul

sănătății și protecției muncii.



Tabelul II.17. Statutul și aderarea de către administrațiile portuare din România la o serie de programe de mediu relevante. (Compilat din ESPO, IAPH, PIANC and ISO 2022)

Program/ Standard	APMC	APDM	ACN	APDF
OMI/EMSA - Instalație de preluare în porturi	Numai gunoi reziduuri	Nu	Nu	Nu
Internațional - Studiu preliminar de mediu în legătură cu emisiile	Nu	Nu	Nu	Nu
ESPO- Sistem de analiză de mediu în port (PERS)	Nu	Nu	Nu	Nu
ESPO- Metodă de autodiagnoză (SDM)	Nu	Nu	Nu	Nu
IAPH- Programul global de acțiune climatică la nivelul porturilor (WPCAP)	Nu	Nu	Nu	Nu
IAPH- Programul global de sustenabilitate la nivelul porturilor (WPSP)	Nu	Nu	Nu	Nu
PIANC- Conlucrarea cu natura (Working with Nature)	Nu	Nu	Nu	Nu
PIANC- Schimbările climatice	Nu	Nu	Nu	Nu
GRI- Raportarea emisiilor de GES	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14001-Sisteme de managementul mediului	Da	Da	Nu	Nu
ISO 14064- Cuantificarea și raportarea GES	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14090- Adaptarea la schimbările climatice	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14083- GES din operațiunile lanțurilor de transport	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 16304- Protecția mediului marin	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 50001- Sisteme de management energetic	Nu	Nu	Nu	Nu

În ceea ce privește întreținerea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval, principala provocare este aceea de a satisface standardele și parametrii privind șenalele navigabile (stabilite de AGN a UNECE, precum și în Cartea Albastră și în Recomandările Comisiei Dunării) și ulterior integrate în angajamente politice la nivel înalt cum ar fi Declarația de la Luxembourg și concluziile bienale de follow-up ale Miniștrilor de Transport din țările de la Dunăre (din 2014 până în 2022).

În ceea ce privește standardele tehnice și siguranța navigației, principalele provocări sunt legate de îndeplinirea cerințelor tehnice privind navele și echipajele, în special în lumina necesității de a digitaliza și de a decarboniza TCNI, precum și de a crește siguranța transportului de bunuri periculoase pe căile navigabile interioare (de ex. implementarea standardelor de emisie aferente Etapei V și termenele stabilite de ADN pentru introducerea navelor cu carenă dublă și cu fund dublu, folosirea de combustibili alternativi, respectarea integrală a Directivei UE 2017/2397 privind recunoașterea calificărilor profesionale).

Cu privire la cerințele legate de calificările și formarea profesională a personalului de pe navele de pe căile navigabile interioare, cererea actuală de echipaje și formarea modernă a acestora în România se pot folosi ca oportunitate de a îmbunătăți sistemul de educație și formare profesională și de a înființa un centru regional care să sprijine implementarea Directivei (UE) 2017/2397 pe Dunăre, date fiind nevoile existente în țările învecinate și în Europa în general.

În ceea ce privește managementul căilor navigabile și al traficului de nave, principala problemă pentru perioada care urmează este să se consolideze implementarea standardelor și îndrumărilor legate de furnizarea de informații și RIS (CESNI ES-RIS și rezoluțiile UNECE nr. 35, 48, 57, 58, 63, 79, 80), digitalizarea și automatizarea (rezoluția UNECE nr. 95), managementul deșeurilor produse de nave (Recomandările Comisiei Dunării privind organizarea colectării deșeurilor de la navele care operează pe Dunăre, a se vedea Caseta 3) și securitatea TCNI (Recomandările Comisiei Dunării privind asigurarea securității navigației pe Dunăre, a se vedea Caseta 4).

Caseta 3. Colectarea deșeurilor de la nave în navigația pe Dunăre

În scopul prevenirii sau reducerii în mod armonizat a poluării apei din cauza navigației pe Dunăre, Comisia Dunării (DC) formulează recomandări pentru statele sale membre cu privire la gestionarea deșeurilor generate de nave. Actualele *Recomandări pentru organizarea colectării deșeurilor generate de nave în navigația pe Dunăre* au intrat în vigoare la 15 iunie 2022. Cu toate acestea, recomandările nu au fost implementate complet în niciuna din țările de la Dunăre.

Recomandările vizează toți participanții la navigația pe Dunăre (autorități competente, administrații portuare, comandanți de nave etc.) și se aplică navelor de marfă și navelor de călători, atât celor nou construite, cât și celor în funcțiune, inclusiv navelor care folosesc Dunărea temporar, cu excepția navelor maritime care deja respectă prevederile relevante ale *Convenției MARPOL*, caz în care recomandările se consideră îndeplinite.

Recomandările reglementează colectarea tuturor tipurilor de deșeuri generate de nave, prevăd cerințe tehnice pentru instalațiile de preluare și definesc sarcini și responsabilități pentru implementarea, monitorizarea, detectarea încălcărilor și sancționare. Conform prevederilor, țările de la Dunăre trebuie să stabilească (sau să se ocupe de stabilirea) o rețea suficient de densă de stații de preluare pentru colectarea deșeurilor de la nave pe Dunăre și să opereze această rețea în conformitate cu cerințele *Recomandărilor*.

Caseta 4. Securitatea navigației pe Dunăre

Pentru a îmbunătăți securitatea navigației pe Dunăre, Comisia Dunării stabilește principii și măsuri pentru securitatea navelor, barjelor și a porturilor. Principiile actuale sunt prevăzute în *Recomandările pentru asigurarea securității navigației pe Dunăre*, care au intrat în vigoare la 15 iunie 2022.

Documentul se aplică pe tronsoanele navigabile ale Dunării și sunt valabile pentru toate tipurile de nave de marfă și de călători, inclusiv celor care folosesc Dunărea temporar, precum și facilităților portuare care susțin operațiunile în porturi. În cazul navelor maritime și a navelor maritime și fluviale, precum și în cazul porturilor de la Dunărea de Jos care respectă prevederile relevante ale *Codului ISPS*, recomandările Comisiei Dunării se consideră îndeplinite.

Recomandările conțin măsuri pentru a evalua rapiditatea în implementarea măsurilor de securitate pentru protejarea navelor sau a facilităților portuare, definesc sarcini pentru echipaj, companii de transport și administrații portuare pentru protejarea navelor și a facilităților portuare, prezintă elemente ale planurilor de securitate a navelor / porturilor, introduc proceduri pentru asigurarea securității navelor și acționarea în caz de încălcare a securității și recomandă un model de comportament al echipajelor în astfel de cazuri.

Conform *Recomandărilor*, țările de la Dunăre au obligația să ia toate măsurile necesare pentru a elimina amenințarea încălcării securității navelor și a facilităților portuare, iar în cazul unui incident real, să asigure condițiile pentru soluționarea acestuia în siguranță pentru echipaj. În plus, țările trebuie să reducă riscurile pentru securitate, prin: numirea de ofițeri de securitate pe nave, în companiile de transport și în porturi și stabilirea unor canale de comunicare între aceștia; elaborarea, implementarea și actualizarea regulată a planurilor de securitate a navelor / facilităților portuare; asigurarea de cursuri regulate pentru echipaje și personal; stabilirea nivelului de securitate după caz și informarea echipajelor cu privire la zonele nesigure, precum și emiterea de Certificate Internaționale de Securitatea Navelor (recunoscute la nivelul Dunării) pentru navele care sunt conforme cu *Recomandările*.

II.4.2 Performanța în materie de Reglementare Economică

Astfel cum s-a prezentat mai sus, reglementarea economică (sau reglementarea pieței) include domenii precum structura pieței, condițiile de acces, stabilirea prețurilor, concurența, reguli privind ajutorul de stat și reglementări privind PPP și concesiunile. Prin legiferarea și monitorizarea acestor domenii, guvernele și autoritățile de reglementare urmăresc să remedieze eșecuri demonstrabile sau potențiale ale pieței și alte probleme care afectează obiectivele comerciale, economice și sociale mai ample.

II.4.2.1 Concurență

Reglementarea economică este necesară doar atunci când nu există suficientă concurență, pentru a se asigura că prețurile pot fi stabilite de piață:

- Atunci când există concurență pe piață, cum este cazul concurenței între porturi, rolul guvernului ar trebui să se concentreze pe reducerea sau împiedicarea intervenției și asigurarea neutralității, astfel încât piața să poată funcționa corespunzător.
- Atunci când există puțini furnizori sau în cazul unui monopol, guvernul poate să introducă concurența pentru piață prin separarea serviciilor sau ofertarea competitivă între furnizori.
- În alte părți se poate introduce concurența pe bază de criterii, ca instrument de reglementare a stabilirii prețurilor în porturi, precum și concurența pe bază de performanță, prin etalonarea eficiențelor X ale porturilor.

În România, reglementarea economică a sectorului transporturilor navale este încredințată Consiliului Concurenței din România și Consiliului de Supraveghere în Domeniul Naval (CSDN), însă acesta din urmă a fost creat recent și, pe lângă expertiza sa consacrată în materie de legea concurenței, este posibil să nu aibă (încă) toate competențele tehnice necesare în domenii precum economia portuară (și maritimă), concurență și operațiuni sau să nu dispună de capacitate în materie de resurse financiare și umane pentru a contracta consultanți specializați pe aspecte ce țin de porturi și de domeniul maritim. Acest lucru este reflectat de lipsa de rapoarte economice și analize privind concurența la nivelul porturilor și transportului naval, stabilirea prețurilor și etalonarea pe bază de criterii.

În ceea ce privește reglementarea sau mai degrabă organizarea concurenței în cadrul piețelor porturilor, creșterea traficului în porturi și trecerea la transformarea porturilor în terminale ar trebui să ofere un bun motiv pentru ca administrațiile portuare să promoveze concurența intra-portuară. Același lucru este valabil și pentru concurența între porturi, în special între porturile care aparțin aceleiași administrații portuare. Deși administrațiile portuare ale porturilor fluviale sunt organizate operațional în porturi separate, acestea nu funcționează ca entități independente din punct de vedere contabil, legal și comercial, astfel reducând sau chiar eliminând orice stimulent pentru o concurență între ele. De asemenea, lipsește și un sistem competitiv de prețuri în concurența dintre porturi, dat fiind faptul că tarifele și taxele pe infrastructură sunt stabilite în mod uniform (de ex. APDM) și reglementate (de ex. Consiliul Concurenței) pentru toate porturile.

II.4.2.2 Accesul la piață

În ceea ce privește reglementările pentru accesul la piață (și ieșirea de pe piață), nu există un cadru stabilit de MTI și de alte entități de licențiere cu privire la reglementările pentru condițiile de servicii, în special pentru profesiile de intermediere, cum ar fi forwarderii de mărfuri, agenții de nave și furnizorii de servicii 4PL.

În alte domenii, accesul la piață este afectat de povara reglementărilor, mai degrabă decât de lipsa acestora. De exemplu, extinderea sferei de acoperire a Regulamentului UE privind investițiile străine directe prin legislația națională poate să creeze obstacole suplimentare pentru investițiile străine în sector, ceea ce face ca România să fie mai puțin competitivă, în ansamblu, ca potențială destinație de investiții. Acest lucru a fost arătat recent în cazul *Xella Hungary v. Ministrul Inovării și Tehnologiei*, unde instanța a reținut că includerea (prin legislația națională) în sfera de triere a investițiilor străine directe a unor companii din UE aflate sub „controlul majoritar” al unor investitori din state terțe este împotriva spiritului Regulamentului UE privind investițiile străine directe și o încălcare a articolului 54 din TFUE privind libertatea de înființare.

II.4.2.3 Regulamentul privind ajutorul de stat

Spre deosebire de multe țări din UE, România nu a implementat scheme de ajutor de stat în transportul maritim sau în transportul naval pe căile navigabile interioare. România a implementat o serie de scheme de ajutor de stat și scheme de minimis în anumite sectoare economice (cum ar fi pescuitul și turismul) și pentru anumite tipuri de firme (cum ar fi IMM-urile), în cadrul cărora ar fi putut fi finanțate și anumite investiții în infrastructură maritimă / de transport pe căi navigabile interioare, dar niciuna din aceste scheme nu a vizat direct industria de transport naval. Cel mai important program de ajutor de stat implementat de România în sectorul transporturilor navale a fost schema de ajutor de stat pentru investiții în infrastructura portuară și în infrastructura intermodală/multimodală locală, prin efectuarea de investiții în porturi maritime și porturi fluviale, precum și în terminale multimodale aflate în alte locații decât porturile, pentru care ajutorul de stat se acordă sub forma unor alocații financiare nerambursabile din fonduri UE și fonduri naționale .

II.4.2.4 Reglementarea prețurilor și a tarifelor

Reglementarea prețurilor este un instrument de corecție în cadrul intervențiilor de reglementare, care se aplică atunci când nu este suficientă concurența pe piață sau când există un risc de eșec al pieței. Acolo unde există bariere în calea concurenței sau unde structura pieței nu este pregătită pentru concurență pe piață, prețurile vor trebui reglementate pentru a monitoriza tarifele și taxele și a împiedica comportamente anticoncurențiale și monopoliste. În ceea ce privește concurența pentru piețele porturilor, tarifele se pot folosi ca bază pentru concurență, ofertantul care oferă cel mai economic tarif sfârșind prin a câștiga licitația. Alternativ, se pot structura concesiuni și PPP pentru porturi, cu condiții care să prevadă controlul prețurilor sau reglementarea de stimulente.

În mare, mecanismele de reglementare pot fi ex-ante sau ex-post. În cazul reglementării ex-ante, prețurile sunt esențialmente stabilite înainte de perioada de control al prețurilor. Acest tip de reglementare se aplică adesea în situații în care există o dovadă de putere de piață persistentă și semnificativă. În reglementarea ex-post, prețurile sunt analizate după perioada de control. Acest tip de reglementare se aplică de obicei în contexte mai competitive și într-un efort de a reduce povara impusă prin reglementare.

În România, reglementarea prețurilor porturilor și altor tipuri de infrastructură de transport naval este de competența administrațiilor portuare (în calitate de autorități portuare, mai degrabă decât companii portuare), a Consiliului Concurenței și, mai recent, a CSDN.

Dovezile din multe țări (de ex. Australia, Peru și India) arată că, indiferent de metoda reglementării prețurilor în porturi, este probabil ca presiunea din partea clienților să atragă atenția asupra performanței porturilor reglementate. Astfel, autoritățile de reglementare trebuie să fie pregătite să etaloneze eficiența productivă a acelor porturi, atât în timp, cât și în raport cu alte entități regionale și internaționale, stabilind și mecanisme care să stimuleze (sau să penalizeze) porturile cu cea mai bună

(cea mai slabă) performanță. Rezultatul a fost o deplasare a accentului reglementării și a abordării metodologice către o reglementare bazată pe criterii.

II.4.2.5 Reglementarea PPP și a concesiunilor

Implicarea participării sectorului privat în porturile din România se face prin acorduri de închiriere și închirieri de terenuri. Însă dată fiind structura instituțională a proprietății asupra porturilor și a administrării porturilor în România, acordul de închiriere, ca instrument pentru exploatarea infrastructurii portuare, nu este ideal, din mai multe motive, printre care: (a) durata limitată și, ca urmare, apetitul limitat din partea investitorilor, (b) dificultățile în a obține finanțare prin datorie pentru proiecte, deoarece băncilor le e greu să finanțeze dezvoltarea unui activ atunci când investitorul nu are drepturi în rem asupra terenului (cum este cazul unui drept de concesiune) și (c) lipsa planificării strategice din partea administrațiilor portuare duce la distribuirea aleatoare a contractelor de închiriere în port, cu un potențial uriaș de pierdere pentru administrația portuară, deoarece prin aceste mijloace nu se pot asigura avantaje și evoluții majore. În lumina acestor probleme, dar și a altor probleme legate de structura închirierii, recomandarea poate fi să se treacă la alte structuri contractuale, inclusiv concesiuni directe, subconcesiuni și contracte de PPP.

Contractele de concesiune directă se folosesc rareori în porturile românești, deoarece administrațiile portuare (CN) dețin deja concesiunea master a întregii infrastructuri a portului, în virtutea contractelor de concesiune încheiate cu MTI. Dreptul de concesiune fiind deja acordat companiilor naționale, asupra întregii infrastructuri a portului, nu se consideră că sunt posibile din punct de vedere tehnic alte contracte de concesiune. Ca urmare, folosirea unor contracte de subconcesionare, între administrațiile portuare, în calitate de cedente, și operatorii privați în calitate de subconcesionari, ar fi posibilă și dezirabilă, însă nici contractele de subconcesionare nu sunt folosite în sectorul portuar în România, din cauza legislației neclare cu privire la regimul juridic al contractelor de subconcesiune, după cum este descris mai jos:

- Codul administrativ (în vigoare de la 30 iulie 2019), care este principala lege, printre altele, în materie de managementul proprietății publice, prevede că subconcesionarea proprietății publice este strict interzisă. Astfel, Codul administrativ a abrogat expres prevederile actului normativ anterior care reglementa concesiunea (adică OUG 54/2006), care permitea subconcesionarea bunurilor aflate în proprietate publică și concesionate de stat către companiile naționale, astfel cum este cazul administrațiilor portuare. Pe de altă parte, în ceea ce privește activele de infrastructură portuară, OG 22/1999 (lege care este anterioară Codului administrativ și care nu a fost abrogată expres de acesta) prevede că activele de infrastructură portuară din domeniul public pot fi subconcesionate. Aceasta aduce în discuție o chestiune de conflict de legi, în timp, între prevederile Codului administrativ și prevederile OG 22/1999.

- Structura concesiunii prezintă avantaje clare pentru un investitor privat, în comparație cu o structură bazată pe închiriere - aceasta creează mai multă încredere la nivelul investitorului, conferind concesionarului drepturi mai solide, cu consecință directă în ceea ce privește un proces de autorizare mai puțin împovărat în legătură cu investițiile (un concesionar poate să solicite direct autorizația de zonare și autorizația de construcție, pe când chiriașul poate să facă acest lucru doar prin intermediul locatorului, adică administrația portuară), creează contextul pentru o durată mai lungă a contractului și susține bancabilitatea proiectelor de investiții ale investitorului, făcându-le mai bancabile decât în cazul unui scenariu bazat pe închiriere.

Pe lângă concesiunile directe, proiectele în regim de PPP pot fi și ele un instrument cheie pentru atragerea de investiții private în infrastructura de transport naval. Actuala lege privind PPP, care este neclară, insuficientă și dezavantajoasă pentru sectorul privat, ca urmare există o disponibilitate relativ

scăzută a sectorului privat de a se implica în astfel de proiecte, dar și o reticență din partea sectorului public de a prelua inițiativa, dat fiind cadrul procedural neclar:

- În primul rând, legea PPP este vagă în ceea ce privește perimetrul conceptului de serviciu public, dar și în general, în ceea ce privește sfera de aplicabilitate a contractelor de PPP, adică în ce tipuri de proiecte și pentru ce tipuri de servicii contractuale se poate utiliza acest instrument contractual.

- Mai mult - și probabil și lucrul cel mai important, procedura de atribuire a unui contract de PPP este insuficient reglementată. Legea PPP indică vag că procedura de atribuire este cea aplicabilă în cazul proiectelor de achiziții publice. Cu toate acestea, legea anterioară este dedicată numai proiectelor de achiziții publice și nu face loc unei adaptări pentru aplicarea și în cazul contractelor de PPP (conținând prevederi mult prea detaliate la nivelul legislației secundare), ceea ce o face incompatibilă cu conceptul de PPP.

Similar cu situația contractelor de PPP, legea care reglementează concesionarea de lucrări/servicii nu este suficient de clară în ceea ce privește definirea spectrului de aplicabilitate a concesiunii de lucrări/servicii, în special atunci când comparăm cu contractele de achiziții publice:

- Încă mai există zone gri, în care concesionarea de lucrări/servicii se suprapune parțial cu contractele de achiziții publice sau cu contractele de achiziții sectoriale. În plus, există un anumit grad de neclaritate și imprecizie cu privire la delimitarea spectrului de aplicabilitate între concesionarea de lucrări/servicii și proiectele de PPP.

II.4.2.6 Monitorizarea și reglementarea performanței

Monitorizarea și reglementarea performanței pentru porturi se efectuează adesea la două niveluri instituționale: de către autoritatea locatoare, agenția care acordă și/sau implementează concesiunile portuare, închirierile și/sau licențele de operare, pe de o parte și de către Autoritățile de concurență sau Autoritățile independente de reglementare a porturilor, care răspund de reglementarea economică a sectorului portuar și de monitorizarea performanței economice a acestuia.

O analiză a câtorva contracte de închiriere în vigoare în prezent în porturile din România a constatat că, în afară de clauzele privind volumul traficului, administrațiile portuare nu aplică instrumente contractuale formale pentru a monitoriza performanța operatorilor portuari, cum ar fi clauze privind rata de încărcare/descărcare sau împărțirea modală. Aceasta a dus la un număr de operatori istorici, dar neperformanți, care ocupă în continuare suprafețe importante de teren în port. De asemenea, lipsa unor standarde de performanță prin stimulente reduce și orice stimulent pentru ca operatorii care ies din sistem să își crească eficiența operațională.

În aceeași linie, nu sunt prevăzute stimulente contractuale pentru operatorii care fac investiții suplimentare (în plus față de cele obligatorii în baza contractului), inclusiv în ceea ce privește tranziția verde, măsuri de ESG sau altele similare.

***CAPITOLUL III - ANALIZA PROIECTELOR DIN ROMÂNIA,
FINALIZATE, ÎN IMPLEMENTARE ȘI ÎN PREGĂTIRE,
PRECUM ȘI A PROIECTELOR DIN VECINĂTATEA ROMÂNIEI.
MODUL DE UTILIZARE A FONDURILOR EUROPENE***

III.1 Context general

Investiția României în infrastructura căilor navigabile interioare este de departe cea mai mare dintre țările Dunării de Mijloc și de Jos (Tabelul III.1). După cum se poate observa din tabel, România a investit peste 2,8 miliarde de euro în perioada 2010 – 2018, cu media anuală de 315,8 milioane de euro. Cifrele anuale variază considerabil, însă 2015 este ultimul an în care s-a înregistrat investiția mai mare decât media.

Tabelul III.1. Investiția în infrastructura căilor navigabile interioare (în mil. EUR). Sursa: ITF

Austria	11,0	2,0	3,0	11,0	10,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,5	3,7
Serbia	21,2	25,8	24,7	15,5	17,7	22,3	40,7	34,3	45,9	49,1	n.a
Slovenia	3,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,1	0,1	1,1	1,5	n.a	1,1
Republica Moldova	0,0	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	n.a	n.a	n.a
Ungaria	0,8	0,2	0,01	0,1	0,02	0,0	10,3	0,2	1,1	0,9	3,1
Bulgaria	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,3	0,0	0,2	0,0	0,0	1,0
Croația	2,6	3,5	3,3	1,7	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Republica Cehă	57,8	22,3	17,2	7,2	9,6	15,1	9,8	7,2	2,8	51,1	55,5
România	423,5	519,0	279,5	268,1	314,1	505,9	236,9	105,1	189,7	n.a	n.a

Pentru a înțelege mai bine structura acestor investiții, s-a realizat o analiză a proiectelor de îmbunătățire a infrastructurii căilor navigabile și portuare care au fost implementate sau lansate în România în ultimul deceniu sau care urmează să fie implementate până în anul 2030. Analiza se bazează în primul rând pe Master Planul General de Transport 2016 (MPGT), ca document de referință pentru dezvoltarea Strategiei de Dezvoltare a Transporturilor Navale, împreună cu Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 - 2030 care oferă o actualizare a Strategiei de Implementare a MPGT. PI 2021 – 2030 împarte viitoarele proiecte de infrastructură de căi navigabile și portuare din România în: (1) „proiecte de bază”, a căror implementare este esențială în realizarea viziunii și obiectivelor strategice ale MPGT (multe dintre ele fiind pregătite până în prezent), (2) „proiecte cu un grad ridicat de certitudine strategică” care sunt „foarte probabil să fie implementate până în anul 2030” și (3) „proiecte cu un grad mediu sau scăzut de certitudine strategică” care includ proiectele de îmbunătățire a infrastructurii portuare a căror implementare trebuie confirmată de viitoarea Strategie de Transport Naval.

După cum se poate observa din tabele, au fost sau urmează să fie investite resurse semnificative pentru îmbunătățirea infrastructurii portuare și navigabile din România. Valoarea totală a proiectelor identificate este de 4,8 miliarde EUR, vezi Figura III.1. Aproape 30% din aceste investiții sunt în curs de implementare, în timp ce 56% sunt planificate să fie implementate până în anul 2030. Pentru proiectele planificate, această pondere corespunde proiectelor „de bază” și „certitudine strategică ridicată”. Luând în considerare proiectele de îmbunătățire a infrastructurii portuare „medie” și „certitudine strategică scăzută” (33 de proiecte cu o valoare totală de 3,3 miliarde EUR, prevăzute în PI 2021 – 2030), valoarea totală a investițiilor crește la 8,1 miliarde EUR.

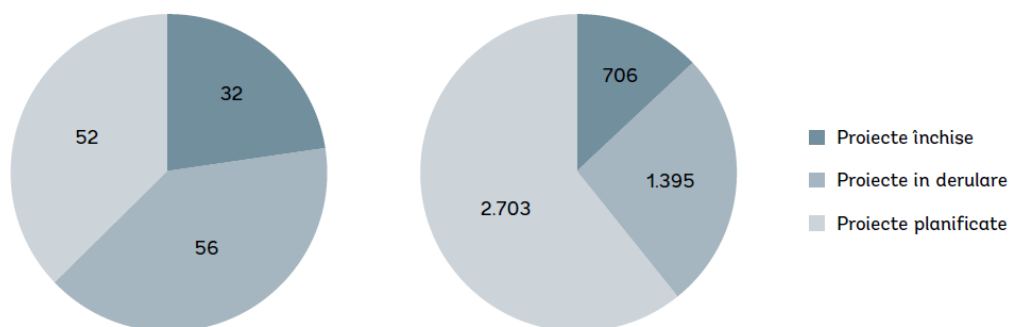


Figura III.1. Proiectele de infrastructură portuară și navigabilă din România, acoperite de analiză. Stânga: Numărul de proiecte; Dreapta: Bugetul total al proiectelor (Milioane EUR). Notă: Proiectele planificate includ proiecte „de bază” și cu „certitudine strategică ridicată”

(i) Este evidentă orientarea țării către consolidarea programului său de dezvoltare pentru îmbunătățirea căilor navigabile și a porturilor și creșterea considerabilă a utilizării acestora

În ceea ce privește proiectele de infrastructură a căilor navigabile, cele mai mari sume sunt investite în canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari (Fig. III.4). Cu toate acestea, creșterea relativă a investițiilor în îmbunătățirea calității infrastructurii căilor navigabile pe Dunăre este semnificativă (Fig. III.5). Aceste fapte relevă recunoașterea de către guvern a importanței asigurării disponibilității și fiabilității navigației pe ambele axe de transport pe căile navigabile interioare ale țării – calea navigabilă a Dunării în sine și legătura la Marea Neagră prin intermediul celor două canale, care este considerată esențială pentru dezvoltarea ulterioară a rețelei de transport naval a țării având ca nucleu portul Constanța.

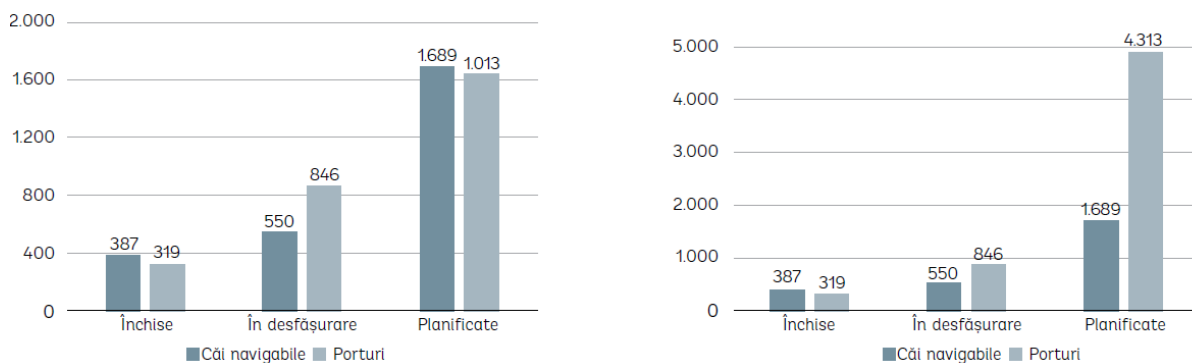


Figura III.2. Structura și valoarea proiectelor de infrastructură identificate în România (Milioane EUR). Stânga: proiectele planificate includ proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”; Dreapta: proiectele planificate includ proiectele cu certitudine strategică „de bază”, „înaltă”, „medie” și „scăzută”.

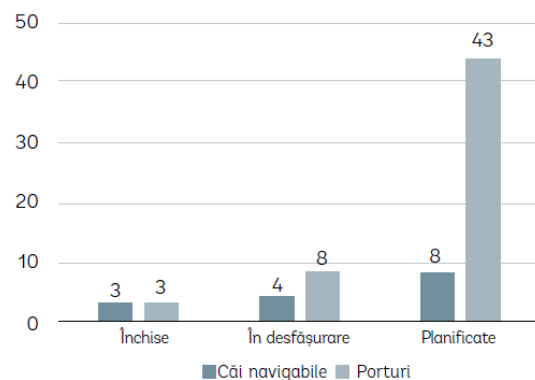
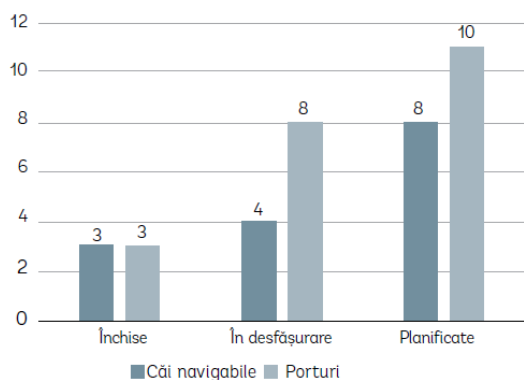


Figura III.3. Numărul de proiecte de infrastructură la scară largă din România, acoperite de analiză.
*Stânga: proiectele planificate includ proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”;
 Dreapta: Proiectele planificate includ proiectele cu certitudine strategică „de bază”, „înaltă”, „medie” și „scăzută”.*

În ceea ce privește proiectele de infrastructură a căilor navigabile, cele mai mari sume sunt investite în canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari (Fig. III.4). Cu toate acestea, creșterea relativă a investițiilor în îmbunătățirea calității infrastructurii căilor navigabile pe Dunăre este semnificativă (Fig. III.5). Aceste fapte relevă recunoașterea de către guvern a importanței asigurării disponibilității și fiabilității navigației pe ambele axe de transport pe căile navigabile interioare ale țării – calea navigabilă a Dunării în sine și legătura la Marea Neagră prin intermediul celor două canale, care este considerată esențială pentru dezvoltarea ulterioară a rețelei de transport naval a țării având ca nucleu portul Constanța.

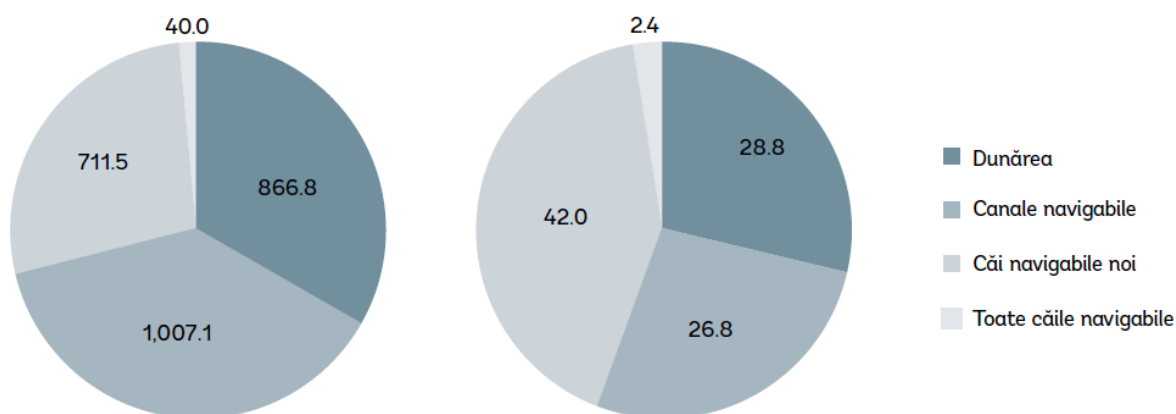


Figura III.4. Divizarea proiectelor de infrastructură de căi navigabile din România pe diverse tipuri de căi navigabile.
*Stânga; Bugetul proiectelor „închise”, „în derulare” și „planificate” (Milioane EUR);
 Dreapta: proiectele planificate (în procente %).*

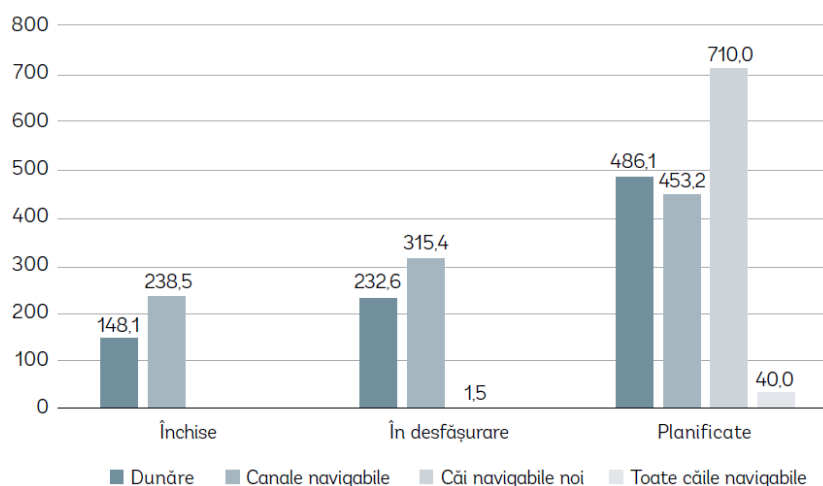


Figura III.5. Dinamica investițiilor în infrastructura căilor navigabile în România pe cale navigabilă țintită (mil. EUR)

Intenția țării de a extinde rețeaua de căi navigabile interioare este clară. Activitățile în vederea finalizării canalului navigabil care leagă Bucureștiul de Dunăre, în baza reglementării râurilor Argeș și Dâmbovița, s-au reluat și sunt planificate investiții considerabile pentru perioada până în anul 2030 (Fig. III.4 și III.5, categoria „căi navigabile noi”). În plus, este planificată să fie evaluată fezabilitatea dezvoltării navigației pe râurile Prut și Siret.

Accentul proiectelor de investiții în infrastructura căilor navigabile (Fig. III.6) este pus pe îmbunătățirea navigabilității:

- Dunării, prin executarea lucrărilor de dragare a râului la sectoarele sale critice pentru a asigura adâncimea/lățimea minimă a căii de navigație în majoritatea condițiilor hidrologice pe parcursul unui an, și
- A celor două canale artificiale, prin reabilitarea și modernizarea ecluzelor și porților navelor, precum și prin îmbunătățirea capacității de funcționare a acestora, pentru a asigura disponibilitatea, fiabilitatea și siguranța navigației pe canale, încurajând astfel competitivitatea TCNI ca mod de transport.

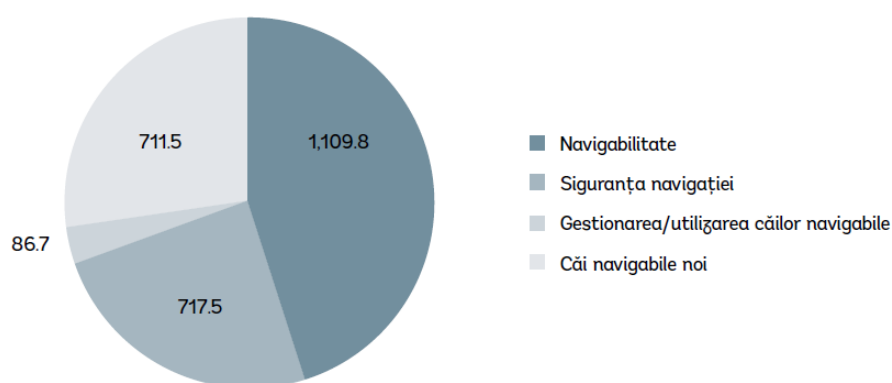
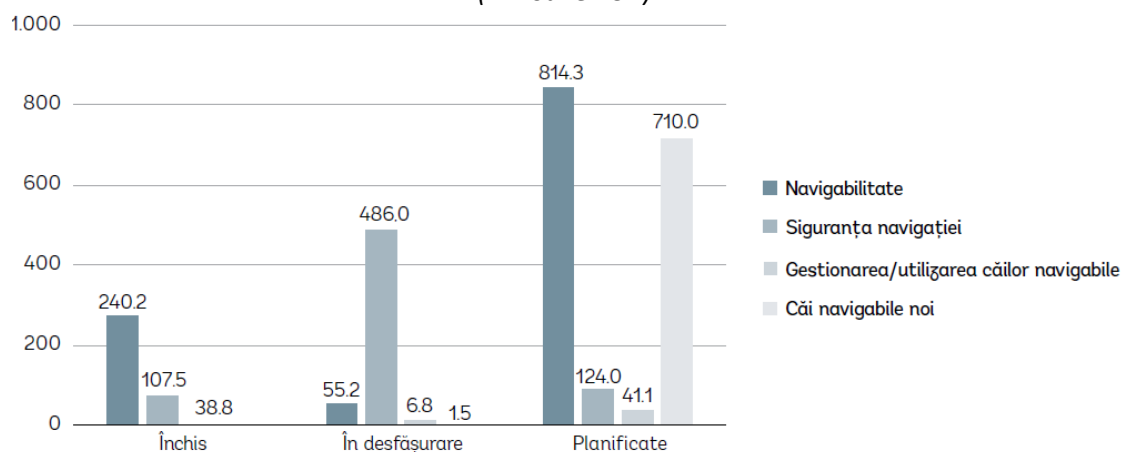


Figura III.6. Bugetul proiectelor de infrastructură de căi navigabile pe accent de proiect (Milioane EUR). Notă: Sunt incluse atât proiectele „închise”, „în desfășurare”, cât și „planificate”.

Până în anul 2030, sunt planificate să fie implementate investiții suplimentare de peste 800 Milioane EUR în acest scop, în primul rând pe sectorul comun Româno-Bulgar și pe sectoarele Călărași – Brăila (punct critic Bala) și Brăila – Izmil. Proiectul FAST Danube oferă soluții tehnice solide pentru asigurarea navigabilității în punctele critice de-a lungul sectorului comun Româno-Bulgar al Dunării, creând astfel o bază bună pentru selecția și implementarea viitoarelor activități de îmbunătățire a șenalului

navigabil în acel sector. Deși amploarea participării autorităților române la proiectul PLOT0 în curs de desfășurare nu este semnificativă, acest proiect – care urmărește să îmbunătățească rezistența transporturilor fluviale la schimbările climatice și la extremele hidrologice asociate – poate fi util și pentru planificarea ulterioară a măsurilor de îmbunătățire a navigabilității pe Dunăre.

Figura III.7. Dinamica investițiilor în infrastructura căilor navigabile în România per focus de proiect (Milioane EUR).



Se acordă atenția cuvenită îmbunătățirii siguranței navigației pe Dunăre și pe canale (Fig. III.6 și III.7). O mare parte a investițiilor curente (cca. 400 Milioane EUR) este dedicată lucrărilor de protecție a malurilor și reabilitarea canalelor (Dunăre – Marea Neagră, Poarta Albă – Midia Năvodari, precum și Sulina), dar și achiziției de nave și echipamente care facilitează navigația, creșterea capacității de trafic (în canale), sau asigurarea navigației pe timp de iarnă (peste 144 Milioane EUR investiți până acum și cca. 89 Milioane EUR care urmează să fie investiți până în anul 2030). Un factor important al siguranței navigației – calitatea sistemelor de monitorizare a nivelului apei, de topografie a albiei râurilor și de marcarea a căilor navigabile – va face, de asemenea, obiectul unor investiții considerabile (35 Milioane EUR).

De asemenea, a fost recunoscută importanța îmbunătățirii sistemelor de gestionare a traficului navelor (Sisteme informaționale și RIS) sau a poluării apei cauzate de navigație (Sisteme de colectare a deșeurilor de la nave). În consecință, se preconizează o creștere semnificativă a investițiilor aferente în perioada următoare, pe baza proiectelor planificate (Fig. III.7).

În cazul proiectelor de infrastructură portuară, investițiile curente (cca. 850 Milioane EUR, vezi Gestionarea/utilizarea căilor navigabile Căi navigabile noi Fig. III.2) sunt distribuite destul de uniform către porturile maritime, fluvio-maritime și fluviale ale României (Fig. III.8). Totuși, lista proiectelor planificate arată clar că investițiile viitoare vor fi puse pe porturile maritime, adică portul Constanța, cu unele proiecte care vizează de asemenea zonele Midia și Mangalia. (Fig. III.9).

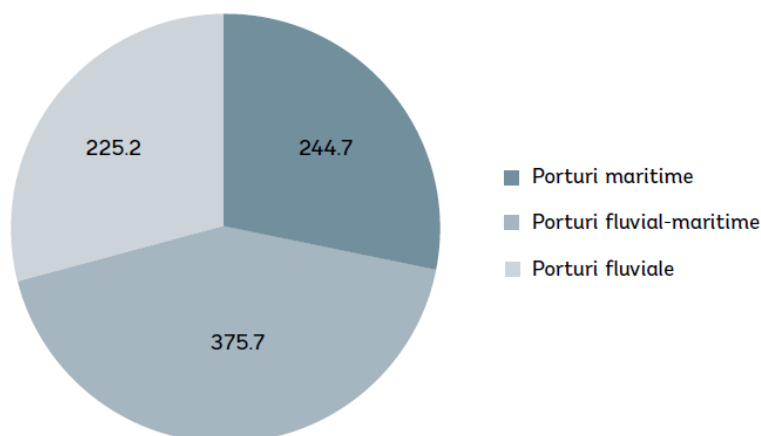


Figura III.8. Bugetul proiectelor de infrastructură portuară în derulare în România pe tip de port (Milioane EUR).

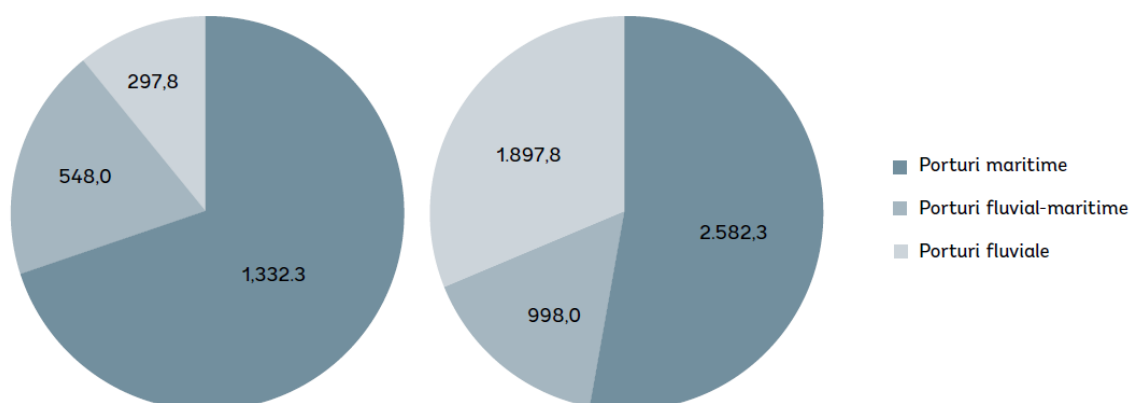


Figura III.9. Bugetul proiectelor de infrastructură portuară din România pe tip de port (Milioane EUR).

Notă: sunt acoperite atât proiectele „închise”, „în desfășurare”, cât și „planificate”.

Stânga: proiectele planificate includ proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”; Dreapta: Proiectele planificate includ proiectele cu certitudine strategică „de bază”, „înaltă”, „medie” și „scăzută”.

Este important de remarcat, totuși, că structura investițiilor viitoare diferă semnificativ în funcție de faptul dacă proiectele „medii” și cu „certitudine strategică scăzută” sunt luate în considerare sau nu (figurile III.10 și III.11). Spre exemplu, ponderea investițiilor în porturile fluviale este de numai 6,6% din totalul investițiilor portuare viitoare dacă proiectele „medii” și cu „certitudine strategică scăzută” sunt lăsate în afara analizei (figurile III.10 din stânga și III.11 din stânga), în timp ce se ridică la 38,6%, dacă sunt luate în considerare proiectele „medii” și cu „certitudine strategică scăzută” (fig. III.10 dreapta și III.11 dreapta). Acest lucru se datorează faptului că investițiile planificate în porturile fluviale au fost clasificate în Programul de Investiții 2021 – 2030 drept proiecte cu „certitudine strategică scăzută” proporțional într-un grad mai mare decât investițiile în porturile maritime sau fluvio-maritime (figurile III.11 și III.12).

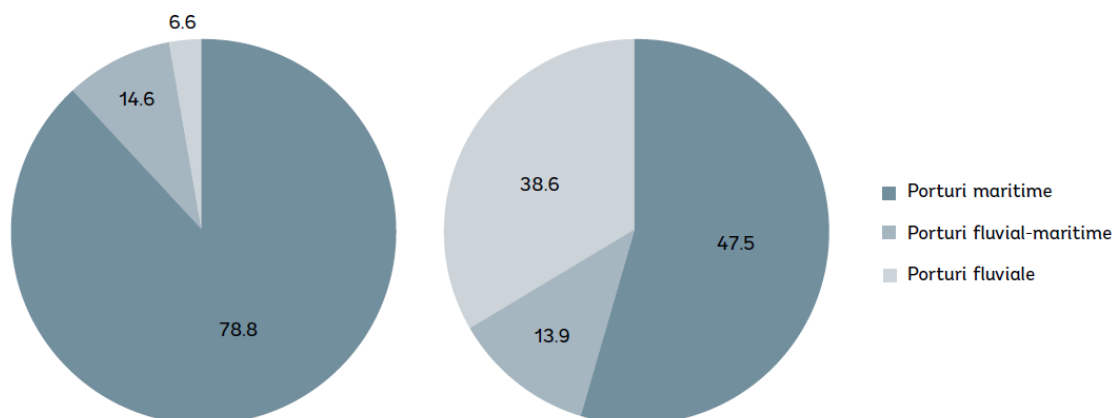


Figura III.10. Ponderea proiectelor de infrastructură portuară planificate în România pe tip de port (%). Stânga: proiectele planificate includ proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”; Dreapta: proiectele planificate includ proiectele cu certitudine strategică „de bază”, „înantă”, „medie” și „scăzută”

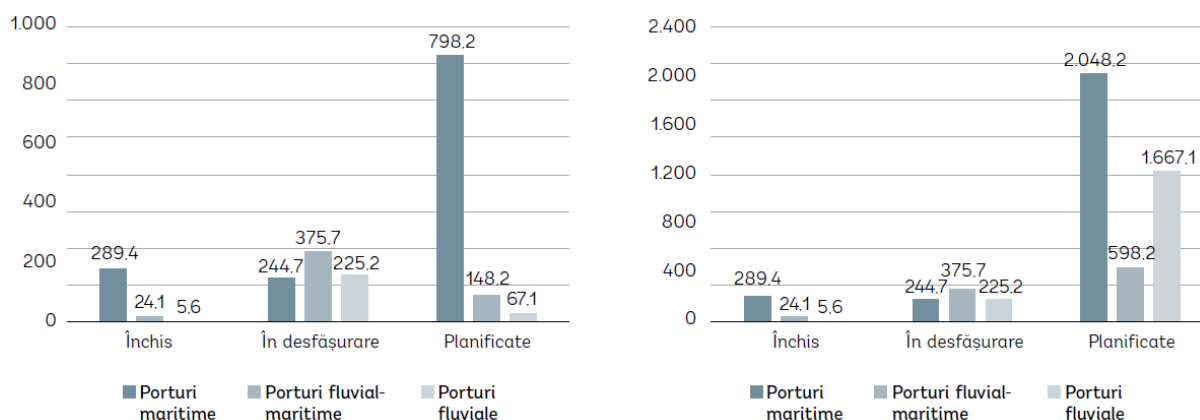


Figura III.11. Dinamica investițiilor în infrastructura portuară în România pe tip de port (Milioane EUR). Stânga: proiectele planificate includ proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”; Dreapta: proiectele planificate includ proiectele cu certitudine strategică „de bază”, „înantă”, „medie” și „scăzută”

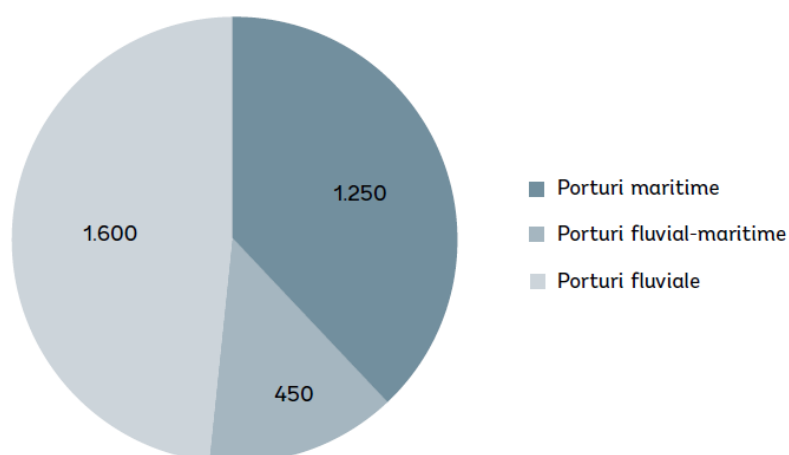


Figura III.12. Bugetul proiectelor planificate de infrastructură portuară de grad „mediu” și „scăzut” de certitudine strategică, pe tip de port (Milioane EUR).

Accentul proiectelor de infrastructură portuară este pus pe reabilitarea și modernizarea infrastructurii, suprastructurii și serviciilor din porturi (figurile III.13 și III.14). De departe cel mai mare volum de investiții este direcționat către portul Constanța (cu mai multe proiecte care vizează zonele Midia și Mangalia), cu o pondere de jumătate din investițiile portuare implementate și planificate (fig. III.15 stânga) și planuri de investiții de viitor ambițioase.

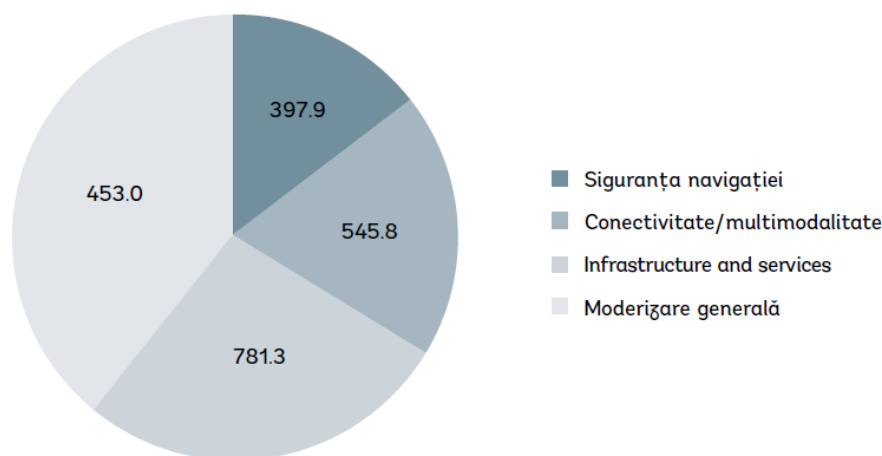


Figura III.13. Bugetul proiectelor de infrastructură portuară pe focus de proiect (Milioane EUR). Notă: sunt acoperite atât proiectele „închise”, „în desfășurare”, cât și „planificate”. Proiectele planificate includ doar proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”. Suprastructura portuară este inclusă în categoria „infrastructură”.

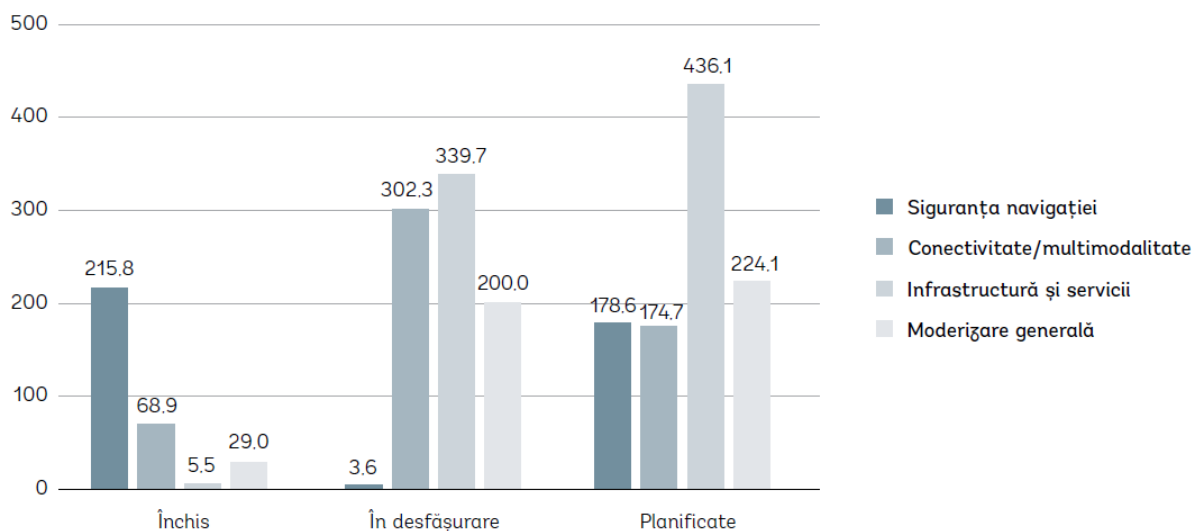


Figura III.14. Dinamica investițiilor în infrastructura portuară în România pe focus de proiect (Milioane EUR).

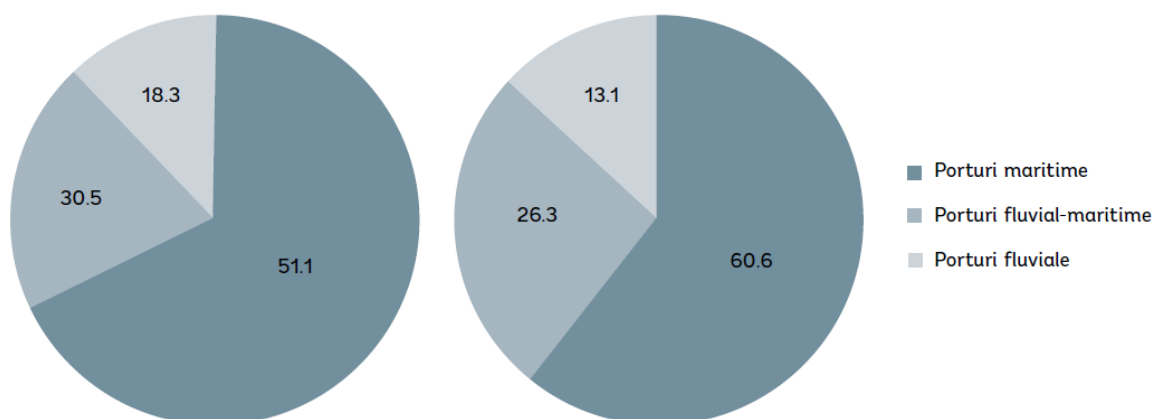


Figura III.15. Distribuția investițiilor pe tip de port (pondere în %). Stânga: Investițiile în îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii portuare; Dreapta: Investițiile de îmbunătățire a conectivității portuare și a modalității multiple.

Notă: sunt acoperite atât proiectele „închise”, „în desfășurare”, cât și „planificate”.

Proiectele planificate includ doar proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”. Resurse semnificative sunt direcționate către îmbunătățirea conectivității porturilor și dezvoltarea capacității acestora de transport multimodal (fig. III.13 și III.14). Peste 60% din aceste investiții, inclusiv proiectele planificate, sunt legate de porturile maritime (portul Constanța și zona Midia) (fig. III.15 dreapta). Proiecte de acest tip s-au desfășurat și în portul Galați și sunt planificate a fi întreprinse în terminalul Bazinul Nou Galați. Cu toate acestea, volumul investițiilor viitoare în porturile fluvio-maritime, corespunzătoare proiectelor „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”, este scăzut (Fig. III.16). În cazul porturilor fluviale, majoritatea investițiilor planificate vizează „modernizarea generală a portului”, abordând cu siguranță și conectivitatea și multimodalitatea.

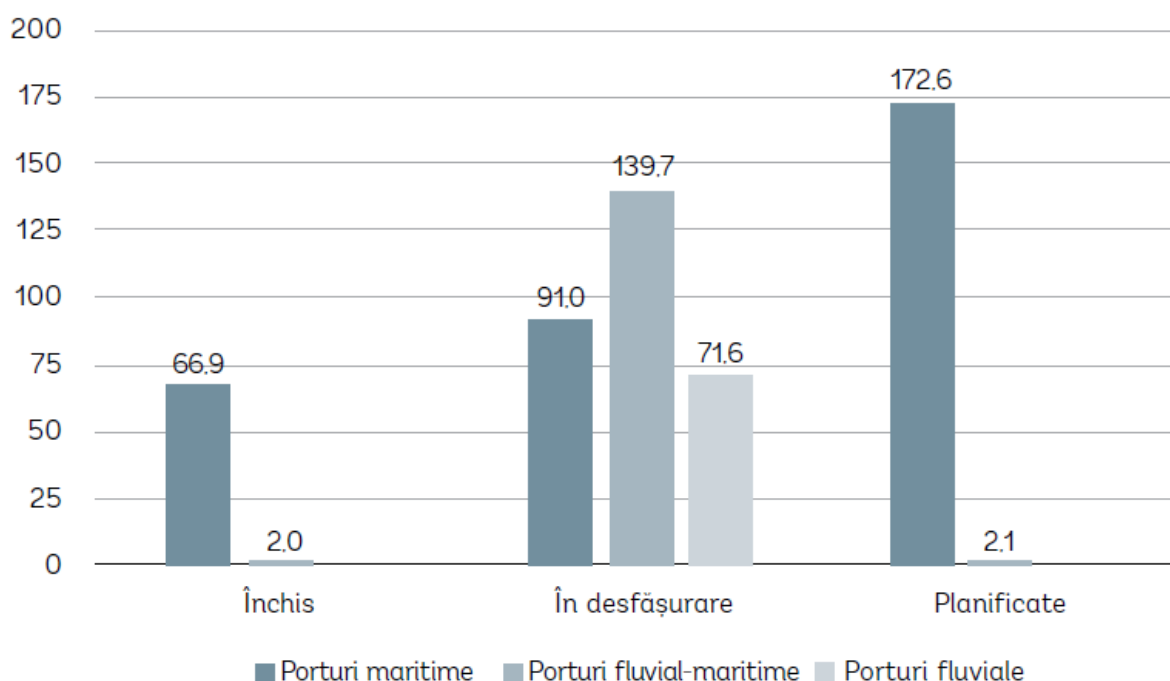


Figura III.16. Dinamica investițiilor în îmbunătățirea conectivității și multimodalității porturilor românești (Milioane EUR). Notă: Proiectele planificate includ doar proiectele „de referință” și cu „certitudine strategică ridicată”.

O mare parte a investițiilor în îmbunătățirea siguranței navigației în porturi (peste 90%) vizează porturile maritime, unde aceste investiții au fost sau sunt planificate să fie concentrate pe protecția împotriva valurilor (portul Constanța) și îmbunătățirea condițiilor de navigație prin investiții în operațiuni de dragaj (zonele Constanța, Midia și Mangalia). În porturile fluvio-maritime, acest tip de proiecte se ocupă de îmbunătățirea accesibilității portului, a condițiilor de operare și navigație prin prevenirea sedimentării, menținerea adâncimii apei și îndepărtarea obstacolelor fizice din zonele portuare. Astfel de activități sunt în desfășurare în porturile Galați, Brăila și Tulcea, iar un proiect similar este planificat să fie implementat la terminalul Comercial Galați.

Majoritatea proiectelor de infrastructură a căilor navigabile și porturilor identificate au fost finanțate din fonduri ale Uniunii Europene și de la bugetul de stat. Implementarea proiectelor viitoare se va baza în mare măsură pe sprijinul financiar obținut în cadrul Cadrului Financiar Multianual al CE 2021 – 2027. O detaliere a utilizării acestor fonduri pentru finanțarea proiectelor din sectorul naval se găsește mai jos.

III.2 Modul de utilizare a fondurilor europene

După aderarea la Uniunea Europeană, România a beneficiat de două cadre financiare multi-aniuale, la nivelul anului 2023 fiind început un al treilea cadru multi-anual. Acestea au fost formalizate prin intermediul programelor de finanțare:

- Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013
- Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020
- Programul Transport 2021-2027

Marea majoritate a investițiilor în dezvoltarea infrastructurii navale din această perioadă a fost și este finanțată prin intermediul acestor programe.

III.2.1 Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013

În perioada 2007-2013 au fost finanțate două domenii majore de intervenție

a. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18 care include fluviul Dunărea pe toată lungimea sa

Acest domeniu de intervenție s-a adresat în principiu unui singur beneficiar și anume Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați (R.A.AFDJ), entitatea ce administrează infrastructura de transport naval pe Axa TEN-T 18, pe secțiunile ce revin statului român conform acordurilor internaționale. S-a avut în vedere ca investițiile în sectorul comun româno-bulgar al Dunării să fie realizate cu respectarea Regulamentului Consiliului nr.1082/2006 privind Grupările Europene de Cooperare Teritorială GECT (European Grouping of Territorial Cooperation).

Aplicarea sistemului GECT era în faza incipientă de negociere între România și Bulgaria și presupunea, cel puțin în această fază, crearea unei entități unice care să preia sarcina implementării pe teritoriul României și Bulgariei a investițiilor din domeniul transportului finanțate din instrumente structurale pe sectorul comun al Dunării.

Intervențiile acestui DMI urmăreau finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura de transport naval situată pe traseul Axei TEN-T 18 și finanțarea lucrărilor de investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe traseul Axei TEN-T 18, precum și a supervizării acestora.

Pe teritoriul României Axa TEN-T 18 se întinde de-a lungul Dunării între Baziaș și Sulina, fără să includă canalele navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari.

b. Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și dunărene

Acest domeniu de intervenție s-a adresat, în cazul porturilor maritime, unui singur beneficiar, și anume Compania Națională Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (CN APMC SA), iar în cazul porturilor fluviale Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați și Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu, entitățile ce administrează infrastructura publică portuară.

Intervențiile acestui DMI urmăreau finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura portuară și finanțarea lucrărilor de investiții în infrastructura portuară și supervizarea acestora.

Tabelul III.2. Lista proiectelor contractate - Programul Operațional Sectorial Transport

Beneficiar	Titlu proiect	Total valoare proiect (Lei)	Fonduri UE (Lei)
CN APM Constanța	Pod rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră și lucrări aferente infrastructurii rutiere și de acces în Portul Constanța	191,797,112	86,042,942
CN APM Constanța	Finalizarea digului de larg în Portul Constanța	781,612,091	264,910,582
CN APDM Galați	Lucrări de infrastructură portuară - Modernizare cheu dana 23 și 25 parțial din portul Brăila	42,214,800	22,973,961
CN APDF Giurgiu	Reabilitare și modernizarea infrastructurii portuare în portul Oltenița	24,603,881	14,848,008
CN APM Constanța	Extinderea spre sud a Danei de gabare din Portul Constanța	16,487,042	7,095,650
CN APM Constanța	Dezvoltarea capacității feroviare în zona Fluvio – Maritimă a Portului Constanța	78,551,498	37,300,194
CN APDM Galați	Program strategic de dezvoltare al portului Galați	1,437,018	1,038,778
CN APM Constanța	Master Plan al Portului Constanța	5,122,240	2,842,891
Total		1,141,825,683	437,053,006

III.2.2 Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

a. Analiza preliminară a sectorului naval în vederea pregătirii proiectelor aferente POIM

Transportul fluvial și maritim în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre și căile sale navigabile și de activitatea porturilor fluviale și maritime. În 2011, traficul de mărfuri pe Dunăre reprezenta 9% din volumul total al transporturilor de mărfuri pe teritoriul României (29 mil. tone), dar se estimează că numai 4% din potențialul teoretic de transport al Dunării este exploatat. Cauzele principale ale acestei situații sunt *lipsa fiabilității și navigabilității la nivelul șenalului navigabil de pe Dunăre și a canalelor sale*, ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea, traficul naval fiind închis pe Dunăre un nr. mare de zile pe an (în 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiții adecvate; o lună de blocaj costă în jur de 2 mil. €). Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă. Totodată, finanțarea pentru întreținerea șenalului navigabil este variabilă, bugetele de întreținere pentru cele trei țări dunărene fiind extrem de diferite (Austria: 250.000 €/km, România: 11.333 €/km; Bulgaria: 2.218 €/km), reflectate în niveluri diferite de navigabilitate și de calitate a tranzitului, conducând la incertitudine, în special pentru traficul naval de tranzit.

Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a acestui mod de transport ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile. De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene din România nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând *competitivității pe termen lung* a transportului naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală. Aceste condiții au dus la subutilizarea capacităților portuare pentru cele mai multe dintre porturi dunărene. În absența unor investiții de modernizare, porturile ar putea sfârși prin a fi închise sau trecute în conservare. Prin urmare, este necesară modernizarea infrastructurii existente a porturilor pentru a îmbunătăți operarea eficientă și eficace a navelor fluviale și a terminalelor de transfer rutier-fluvial și/sau feroviar-fluvial pentru a susține politicile europene de creștere a ponderii transportului naval de mărfuri.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtat și având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 și cu rețeaua de cale ferată. În anul 2011, traficul de mărfuri în Portul Constanța a reprezentat 12% din volumul de mărfuri transportate pe teritoriul României. În anul 2012 a fost operat un volum total de mărfuri (încărcări și descărcări) de 6,7 mil. tone, respectiv 684.059 TEU (Raportul Annual 2013 al Portului Constanța, www.portofconstantza.com). Cu toate acestea Constanța nu este în primele 20 de porturi de containere din Europa, pierzându-și cota de piață în ultimii ani. În 2011, se estima că portul era utilizat la 46% din capacitate. Recâștigarea cotei de piață și modernizare infrastructurii reprezintă o prioritate pentru portul Constanța.

În contextul dezvoltării viitoare a piețelor de export, Dunărea reprezintă o oportunitate de conectare a spațiului european la Portul Constanța și de reducere a congestiei transportului rutier, poluator și consumator de surse neregenerabile, în măsura în care prin investiții se asigură condiții de navigație corespunzătoare pe tot parcursul anului. Celelalte porturi situate pe rețeaua TEN-T pot avea, de asemenea, un rol în dezvoltarea transportului naval de marfă.

Nevoia primară de dezvoltare este astfel reducerea deficiențelor de navigație și lipsa fiabilității căilor navigabile interioare situate pe TEN-T central precum și modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent.

Transportul intermodal nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanța, în special din cauza dificultății de a identifica amplasamente adecvate și moderniza terminalele de transport intermodal de mărfuri. Infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele mondiale. Luând în considerare potențialul de creștere al transportului containerizat (cu 70% până în 2020), MPGT identifică necesitatea de dezvoltarea a trei terminale trimodale, localizate strategic: Galați, Giurgiu și Drobeta. Acestea li se adaugă modernizarea altor terminale intermodale localizate în interiorul țării. Având în vedere că terminalele intermodale sunt operate mai eficient de către sectorul privat (oferind condiții de operare, personal, costuri și tehnologie și echipamente de manipulare moderne), MPGT recomandă ca terminalele intermodale să fie operate pe baze comerciale care oferă operatorilor și clienților flexibilitate în funcție de nevoi.

Nevoia primară de dezvoltare este astfel identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal.

b. Principalele operațiuni finanțate prin POIM

Proiecte noi de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării, precum și în interiorul porturilor, inclusiv achiziția de echipamente și nave multifuncționale pentru asigurarea navigabilității pe Dunăre cu următoarele tipuri de subacțiuni:

- Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării;
- Achiziția de echipamente și nave multifuncționale pentru asigurarea navigabilității pe Dunăre;
- Dragaj pe Dunăre, canalele navigabile ale Dunării și în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T CORE.
- Modernizarea ecluzelor de pe canalele navigabile;
- Realizarea de lucrări specifice de apărări de maluri;

Proiecte de modernizarea și dezvoltarea capacității porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală cu următoarele tipuri de subacțiuni:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T CORE
- Construcția/modernizarea infrastructurii de acces în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T CORE
- Modernizarea și dezvoltarea suprastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T CORE
- Dezvoltarea infrastructurii de acces (cum ar fi drumurile și căile ferate de acces și șenalele și ecluzele de acces), precum și a capacității feroviare și rutiere situate în interiorul portului;
- Modernizarea/Dezvoltarea infrastructurii portuare (danele pentru legarea – dezlegarea navelor, cheurilor, jetelele/digurile de larg, bazinele portuare din interiorul porturilor, rambleurile și terenurile câștigate din apă, infrastructura pentru combustibili alternativi, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, etc.);
- Activități pentru creșterea adâncimilor de navigație în port (dragaj);

- Realizarea, extinderea și modernizarea infrastructurii utilitare (de gaz, de alimentare cu apă și canalizare, electrice, de termoficare, rețele de date, infrastructură pentru stingerea incendiilor, etc.).
- Modernizarea și dezvoltarea suprastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T CORE (amenajările de suprafață, cum ar fi cele destinate depozitării), echipamentele fixe (cum ar fi depozitele și terminalele) și echipamentele mobile (cum ar fi macaralele), aflate în port și destinate furnizării de servicii portuare legate de transport)

Proiecte de modernizare și dezvoltare de terminale intermodale / multimodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial și reducerea blocajelor în terminalele intermodale / multimodale:

- Construcția sau modernizarea/dezvoltarea terminalelor intermodale / multimodale pentru asigurarea cel puțin a unui transfer rutier/feroviar prin investiții în active fixe (drumuri interne, căi ferate interne, clădiri, platforme betonate, utilități, împrejmuiri și alte construcții civile destinate activității de transfer intermodal);
- Asigurarea conexiunilor de tip „last mile” în zona terminalelor intermodale/multimodale inclusiv prin construcția / dezvoltarea / reabilitarea căilor de acces (infrastructură rutieră și / sau feroviară) la terminalele intermodale/multimodale pentru înlăturarea congestiei traficului și îmbunătățirea siguranței circulației.

Principalul rezultat urmărit prin promovarea investițiilor în cadrul POIM constă în obținerea unui volum crescut de mărfuri transportate pe căile navigabile și un volum majorat de mărfuri containerizate manipulat în unități intermodale și porturi

Tabelul III.3. Lista proiectelor contractate - Programul Operațional Infrastructură Mare

Beneficiar	Titlu proiect	Total valoare proiect (Lei)	Fonduri UE (Lei)
CN ACN	Modernizare Ecluze. Echipamente și Instalații. Faza 2	547,124,183.38	300,674,133.37
CN APM Constanța	Implementare unei dane specializate într-o zonă cu adâncimi mari (Dana 80)”	25,778,122.03	16,172,074.11
CN APM Constanța	Modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor șenalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța	189,391,171.00	131,663,481.31
RA AFDJ Galați	APARARI DE MALURI PE CANALUL SULINA-ETAPA FINALĂ	373,262,469.02	236,921,996.68
CN ACN	Studiu de fezabilitate pentru obiectivul / proiectul de investiții Retehnologizare Ecluză Năvodari în vederea creșterii siguranței navigației	4,141,440.00	2,962,855.20
CN ACN	STUDIU DE FEZABILITATE pentru obiectivul/proiectul de investiții: MODERNIZAREA CANALELOR NAVIGABILE ALE DUNĂRII: CANAL DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ ȘI CANAL POARTA ALBĂ-MIDIA, NĂVODARI ÎN VEDEREA CREȘTERII SIGURANȚEI NAVIGAȚIEI	12,597,290.56	9,012,298.40
PORT BAZINUL	PLATFORMA MULTIMODALA GALATI- ETAPA III - PLATFORMA MULTIMODALA	228,883,976.16	78,914,331.50

NOU SA			
CN APDM Galați	Platformă multimodală Galați -Etapa II-Modernizarea infrastructurii rutiere din zona Platformei Multimodale pentru înlăturarea blocajelor în trafic și relocarea unui segment de cale ferată pentru fluidizarea traficului feroviar din zona portuară	57,040,460.54	40,158,588.46
CN APDM Galați	Lucrări de infrastructură portuară Cheu Dana 32 Port Docuri Galați	28,756,650.52	20,600,498.00
CN APM Constanța	Extinderea la 4 benzi a drumului de circulație existent între Poarta 10 Bis și Poarta 10	59,923,500.00	42,807,912.50
MTI	Strategia de dezvoltare a transporturilor navale	21,152,638.94	17,894,743.09
CN APM Constanța	Modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța	113,390,408.42	63,815,737.91
CN APDF Giurgiu	"Extinderea infrastructurii Portului Calafat (km 795) și sistematizarea dispozitivului feroviar al portului" - Etapa I	68,736,593.48	49,272,283.54
CONSTANTA SOUTH CONTAINER TERMINAL SRL	Modernizarea și dezvoltarea capacității portului Constanța - dezvoltarea infrastructurii portuare în zona de dezvoltare A, MOL II-S Port Constanța Sud prin extinderea platformei portuare facilitând transportul multimodal	374,985,388.55	185,950,564.03
CN ACN	Reactualizare studiu de fezabilitate pentru obiectivul de investiții : Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe	7,247,600.00	5,185,000.00
TTS (TRANSPORT TRADE SERVICES) SA	Modernizarea infrastructurii în portul Giurgiu – Zona Ramadan, Danele 1,2- Platforma portuara, utilități, cai de acces	23,912,246.30	12,228,326.92
CN APM Constanța	Extinderea cheurilor danelor 10 și 12 din zona Midia, inclusiv consolidări în spatele cheurilor	82,947,750.24	59,544,166.16
CN APDF Giurgiu	D.A.N.U.B.E. - Rețea de acces la Dunăre - Deblocarea circulației în Europa prin dezvoltarea în România a unei infrastructuri de porturi TEN-T de înaltă calitate în condiții economice optime - Port Giurgiu	140,842,488.90	100,894,433.05
CN APDM Galați	Amenajare Dane RO-RO Port Bazinul Nou Galați	136,945,931.78	98,118,909.15

PBN LOGISTICS S.A.	Amenajare platforme Ro-Ro - Port Bazinul Nou Galați	36,872,548.45	22,488,432.74
CONSTANTA SOUTH CONTAINER TERMINAL SRL	CONSTRUIRE TERMINAL MULTIMODAL CU PLATFORMA PORTUARA, ANEXE TEHNICE, IMPREJMUIRE, REțele EDILITARE EXTERIOARE, BRANSAMENTE LA REțele EDILITARE și ORGANIZARE SANTIER în ZONA DE DEZVOLTARE D PE MOL II-S PORT CONSTANTA SUD	263,044,529.12	155,699,308.56
CN APM Constanța	Drum și parcare zona cheu fluvio-maritim Port Constanța și organizare de șantier	16,001,451.77	11,447,143.11
CN APM Constanța	Parcare Port Zona Sud și organizarea execuției lucrărilor	3,672,707.73	2,628,554.91
C.Steinweg România SRL	Modernizarea și dezvoltarea Portului Constanța Sud, prin crearea de facilități de operare a containerelor și mărfurilor în zona administrată de către C.Steinweg România SRL	40,176,767.29	22,332,541.57
JT OIL	CONSTRUIRE TERMINAL DE PRODUSE PETROLIERE - INVESTITOR: ASTRA OIL PROD SRL	130,278,823.53	45,376,626.35
RA AFDJ Galați	Creșterea capacității de trafic a Canalului Sulina	86,873,028.95	62,150,045.00
CN APDM Galați	Modernizarea și Dezvoltarea Portului Mineralier Galați	211,172,577.48	151,299,689.09
CN APDM Galați	Îmbunătățirea conexiunii feroviare a Portului Bazinul Nou – Lucrări de extindere a liniilor cu ecartament larg din dana 47 până în dana 53 - Înființare Linie ferată industrială (LFI)“1 CL PBN”	9,148,327.69	6,754,388.58
UAT TULCEA	Modernizarea Portului Tulcea - de la Mm 38+1530 - la Mm 38+800	245,253,627.76	175,231,766.68
NAVROM BAC	Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno – ucrainene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina)	6,889,997.82	4,649,837.55
CN APDM Galați	Dezvoltare Port Isaccea - Reabilitare și modernizare infrastructura portuara	21,355,485.10	15,272,662.12
CN APDM Galați	Dezvoltare Port Tulcea Etapa 1	64,246,210.90	45,749,335.73
AZL SULINA	Modernizarea Portului Sulina Perimetrul I - Zona Libera	87,578,053.94	62,736,425.90
CN APDM Galați	Port Brăila - Lucrări de infrastructură a sectorului portuar din incintă Bazin Docuri	121,165,162.81	86,696,124.89
AZL SULINA	Modernizarea Portului Sulina Cap Mol - Bazin Maritim - Perimetrul II - Etapa I	134,865,569.80	96,599,855.35

CN ACN	Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Ovidiu	83,849,525.02	43,466,706.85
CN APDF Giurgiu	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T - Port Corabia	146,168,392.60	104,743,604.69
UAT TURNU MĂGURELE	Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în Portul Turnu Măgurele	93,968,110.22	66,614,481.09
CN ACN	Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Luminița	119,556,257.76	67,544,975.47
UAT SULINA	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare a portului Sulina	190,203,680.73	136,202,520.21
CN APDM Galați	Port Brăila - Lucrări de infrastructură a sectorului portuar al Frontului de operare la Dunăre, adiacent molului	126,824,571.16	90,656,896.44
CN APDM Galați	Modernizarea și Dezvoltarea Portului Chilia Veche	38,777,733.59	26,067,637.20
	Dezvoltare Port Macin	65,313,175.29	46,787,973.09
Total			

III.2.3 Programul Transport 2021-2027

În 2021, parte a condițiilor favorizante pentru aprobarea noilor programe de finanțare europeană, România a aprobat Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021-2030. În contextul politicii europene în domeniul transporturilor, care prevede realizarea unei rețele europene integrate, orientată spre dezvoltarea unei rețele centrale, cu termen de finalizare 2030 (TEN-T Core) și a unei rețele globale ce va susține rețeaua centrală, cu termen de finalizare 2050 (TEN-T Comprehensive), România trebuie să crească eficiența investițiilor în infrastructura de transport atât de interes european, cât și de interes național orientate spre dezvoltarea conectivității naționale și internaționale, precum și creșterea accesibilității tuturor regiunilor României la oportunitățile Pieței Unice.

Lipsa unei coerențe în planificare la nivel național reprezintă un obstacol care împiedică realizarea investițiilor în infrastructura de transport din România, prin urmare dezvoltarea unui cadru strategic stabil în sectorul transporturilor reprezintă o necesitate la care acest Program își propune să răspundă în mod adecvat și eficient printr-o foaie de parcurs cu obiective clare.

Având în vedere perioada de tranziție între cele două exerciții financiare multianuale 2014-2020 respectiv 2021-2027, având în vedere faptul că Master Planul General de Transport și Strategia aferentă de Implementare au fost adoptate în 2016, precum și analizând necesitatea corelării politicilor publice relevante în vederea realizării obiectivelor de infrastructură necesare la nivel național, prezentul document are un rol triplu de:

- prioritizare a investițiilor constituind o condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual,
- actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României,
- document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.

În esență, Programul Investițional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități, în linie cu interesele naționale și europene, care să conducă la finele decadei 2021-2030 la crearea unei rețele naționale de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale.

Odată cadrul politic european și național setat, Programul descrie pentru fiecare sector de transport situația existentă, principalele nevoi de dezvoltare, identificarea proiectelor de investiții, metodologia de prioritizare, bugete și calendar de implementare, precum și aspectele legate de guvernarea sectorului, operarea și întreținerea infrastructurii nou create, siguranță și tehnologii de management al traficului, precum și, nu în ultimul rând, aspecte privind protecția mediului și adaptarea climatică.

Pe baza prioritizării realizate în cadrul capitolelor strategice, Programul Investițional dezvoltă o strategie a asigurării finanțării necesare pe cei 10 ani de implementare plecând de la corelarea principalelor surse de finanțare disponibile României: PNRR, POT, CEF 2.0 și bugetul național. Per total nevoia de finanțare pentru toate sectoarele de transport din România pe următoarea decadă este de 72.77 miliarde EUR. Din această sumă, 34.19 mld. EUR sunt dedicate infrastructurii rutiere, 20.63 miliarde Euro infrastructurii feroviare, 10.7 miliarde Euro dedicate infrastructurii de metrou, 4.46 miliarde Euro dedicate infrastructurii navale și 2.79 miliarde Euro dedicate infrastructurii aeroportuare.

În ceea ce privește sectorul naval, Dunărea reprezintă artera principală a căilor navigabile interioare ale României. În anul 2019 pe căile navigabile interioare ale României s-au transportat 33,26 milioane tone marfă echivalentul a aprox. 14 miliarde tone-km.

Cauzele principale ale utilizării inferioare a Dunării sunt lipsa fiabilității capacității de navigație la nivelul șenalului navigabil ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea. Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă.

Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a transportului naval, fapt ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României la Marea Neagră, beneficiind de conexiuni directe cu Dunărea și cu rețeaua TEN-T centrală rutieră și feroviară. În 2019 în portul Constanța a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (PI).

De remarcat este faptul că operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (Constanța), în 2019 înregistrându-se aprox. 665 mii TEU, nivel sensibil egal cu cel din 2018, pe când la nivelul porturilor fluviale nivelul de operare a containerelor este neglijabil (aprox. 1800 TEU în 2019) (PI).

Transportul naval este, alături de transportul feroviar, considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul și astfel contribuie la transpunerea viziunii strategice a Pactului Ecologic European prin capacitatea să de a prelua cantități importante de mărfuri de pe transportul rutier, contribuind la

atingerea dezideratului de neutralitate a emisiilor de carbon până în 2050.

Transportul naval este susținut și de Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021-2027 – Proiectul fanion privind îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno-bulgar fiind prevăzut a fi implementat în cadrul CEF 2.0. În coordonare cu investițiile CEF, PT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătățirea navigației pe Dunăre, precum și la creșterea gradului de utilizare a porturilor românești.

Investițiile vor viza, cu precădere, porturile situate pe rețeaua primară a României corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a porturilor în funcție de dezvoltarea economică în aria lor de deservire (hinterland). Investițiile vor viza infrastructura portuară ce cuprinde cheiuri, dane, bazine diguri și alte construcții hidrotehnice similare, utilitățile pentru serviciile portuare, căile de acces rutier și feroviar, platforme (inclusiv utilitățile aferente), precum și infrastructura de alimentare cu combustibili alternativi.

În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre vor fi sprijinite acțiunile ce au ca impact eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia.

Investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente se vor efectua în conformitate cu prevederile legislației privind ajutorul de stat (maxim 10 MEUR/investiție fonduri publice, maxim 20 MEUR valoarea totală a unei investiții).

Instalațiile, echipamentele și facilitățile de încărcare/descărcare, atât în porturi cât și în terminalele intermodale, pot fi finanțate în condițiile respectării regulilor de ajutor de stat.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia
- Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
- Dezvoltarea / modernizarea porturilor dunărene strategice / situate pe rețeaua primară și rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj;
- Susținerea, cu respectarea cerințelor de ajutor de stat, a modernizării mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă,
- Dezvoltarea / Modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Dezvoltarea Serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța;

Referitor la investițiile în transportul multimodal, se are în vedere lărgirea bazei de beneficiari eligibili prin includerea mediului privat, respectiv flexibilitatea în ceea ce privește localizarea acestora, în funcție de amplasamentele identificate de operatorii privați ca fiind cele mai oportune pentru astfel de investiții.

Având în vedere că fondurile europene vor fi în perioada de cel puțin până în 2030 principala sursă de finanțare a infrastructurii navale în România, unul din scopurile principale ale strategiei navale este a de a optimiza modul de alocare a investițiilor în vedere maximizării volumului de mărfuri tranzitat prin porturile fluviale și maritime, în special în ceea ce privește portul Constanța, Dunărea canalele navigabile ale României.

***CAPITOLUL IV - SCENARIILE DE PERSPECTIVĂ PE TERMEN
SCURT, MEDIU ȘI LUNG 2027, 2035 ȘI 2050 ȘI
REALIZAREA PROGNOZELOR AFERENTE DE CERERE DE
TRANSPORT ȘI TRAFIC PENTRU TRANSPORTUL FLUVIAL ȘI
PENTRU PORTURILE DIN ROMÂNIA***

IV.1 Date și statistici privind traficul în transportul naval și performanța transportului naval în România

Transportul naval pe căi navigabile interioare se realizează pe două rute principale în România, care fac legătura dintre Dunăre și Marea Neagră – canalul Sulina din zona Deltei Dunării și canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari, care asigură scurtătura la portul maritim Constanța și zonele Midia și Mangalia ale acestuia.

Dezvoltarea transporturilor pe căile navigabile interioare de-a lungul celor două rute principale în perioada 2001 – 2022 este prezentată în Fig. IV.1. Transportul de-a lungul canalului Dunăre – Marea Neagră este considerabil mai intens, în special în direcția amonte (Fig. IV.2), în principal datorită volumelor semnificative de mărfuri transportate din portul Constanța către Europa Centrală și Occidentală, pe când transportul în aval este mai echilibrat (Fig. IV.3).

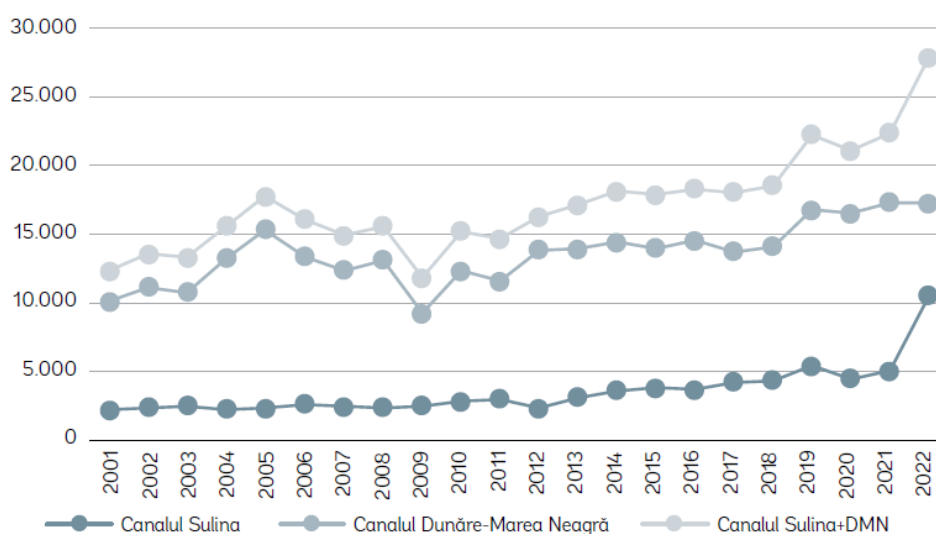


Figura IV.1. Volume de mărfuri transportate de-a lungul celor două rute principale de transport fluvial în România (kt), 2001 – 2022. Sursa: Autoritățile Române

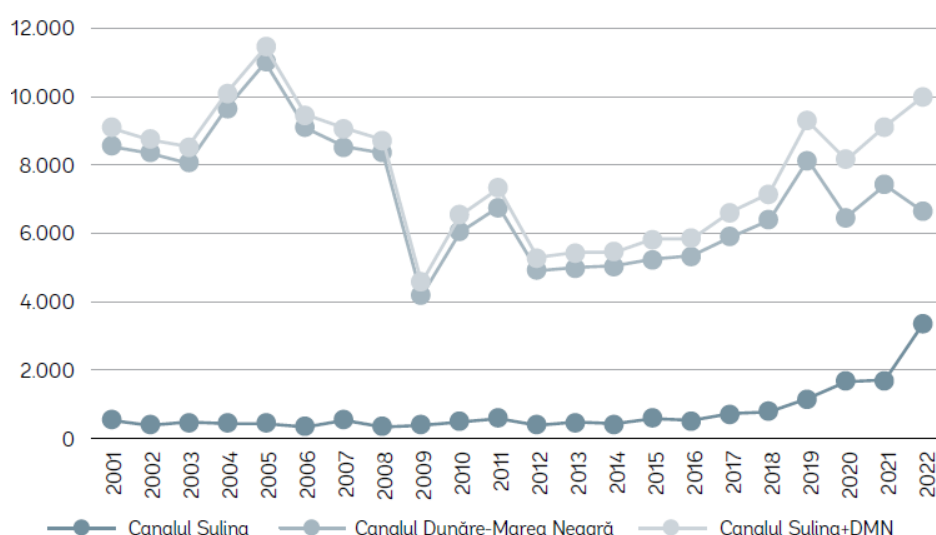


Figura IV.2. Volume de mărfuri transportate de-a lungul celor două rute principale de transport fluvial în România (kt) în direcția în amonte (dinspre Marea Neagră), 2001 – 2022. Sursa: Autoritățile Române

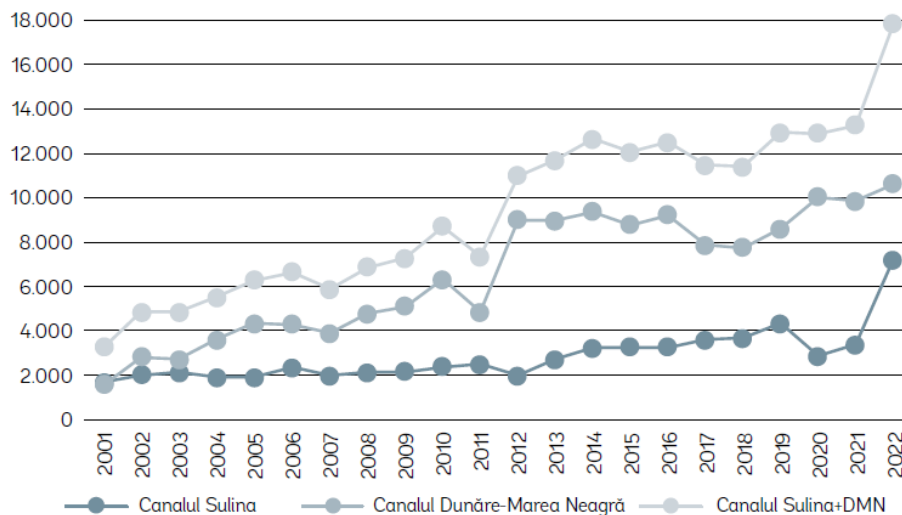


Figura IV.3. Volume de mărfuri transportate de-a lungul celor două rute principale de transport fluvial în România (kt) în direcția în aval (către Marea Neagră), 2001 – 2022. Sursa: Autoritățile Române

Însă din anul 2012, transportul pe căile navigabile interioare de-a lungul canalului Sulina a crescut cu o viteză mai mare decât cel de-a lungul canalului Dunăre – Marea Neagră, astfel crescând semnificativ ponderea acestuia. O creștere remarcabilă a ponderii canalului Sulina a avut loc în anul 2022, în special în transportul în aval (Fig. IV.3).

De asemenea, se poate vedea că volumele de transport în amonte de-a lungul canalului Dunăre – Marea Neagră (Fig. IV.2) și transportul în aval de-a lungul Canalului Sulina (Fig. IV.3) au scăzut în anul 2020, acest lucru putând fi atribuit impactului pandemiei de COVID-19. De asemenea, transportul în amonte de-a lungul canalului Dunăre – Marea Neagră a cunoscut o scădere de volum în anul 2022 (Fig. IV.2), în principal ca urmare a situației hidrologice extrem de proaste și a navigabilității reduse pe Dunăre în a doua jumătate a aceluși an.

Dacă volumele totale de mărfuri transportate pe ambele rute sunt luate împreună (Fig. IV.4), se poate observa o scădere constantă a ponderii transporturilor în amonte și o creștere a ponderii transporturilor în aval până în anul 2012. În perioada 2012 – 2022, contribuția transportului în amonte și a transportului în aval a fost relativ stabilă, ponderile medii fiind de 64,5% (transportul în aval) și 35,5% (transportul în amonte).

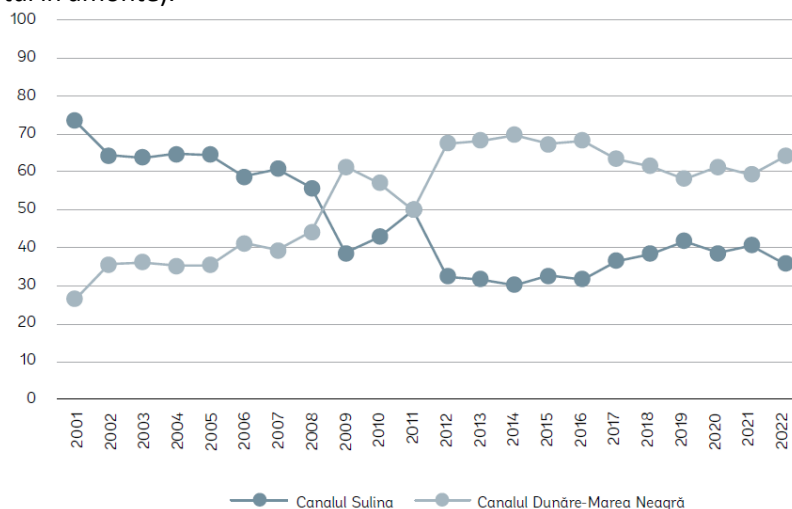


Figura IV.4. Distribuția transportului pe căile navigabile interioare de-a lungul celor două rute principale din România (%), 2021 – 2022 - transportul în amonte vs. transportul în aval (pentru ambele rute împreună). Sursa: Autoritățile Române

În anul 2021, volumul total de transport în România a fost de 32,1 Mt, reprezentând o creștere de +5,2% în comparație cu anul precedent (Eurostat, 2023). De asemenea, aceasta este cea de a doua cea mai mare valoare în ultimii 15 ani, după valoarea record de 33,3 Mt observată în 2019 (Fig. IV.5), reprezentând 96,6% din valoarea record. Acest volum de transport clasează România pe locul 5 în UE, cu contribuția de 6,1% la volumul total de transport al UE (încadrându-se în fluctuațiile în jurul valorii de 6% din 2018). În anul 2021, performanța totală a transportului din România a atins 13.522 Mt-km, în scădere cu -0,9% față de anul precedent (Fig. IV.6). Această performanță clasează România pe locul 3 în UE, după Țările de Jos și Germania (Fig. IV.7), cu contribuția de 9,9% la performanța totală de transport a UE, aproape de media de 10% din 2018.

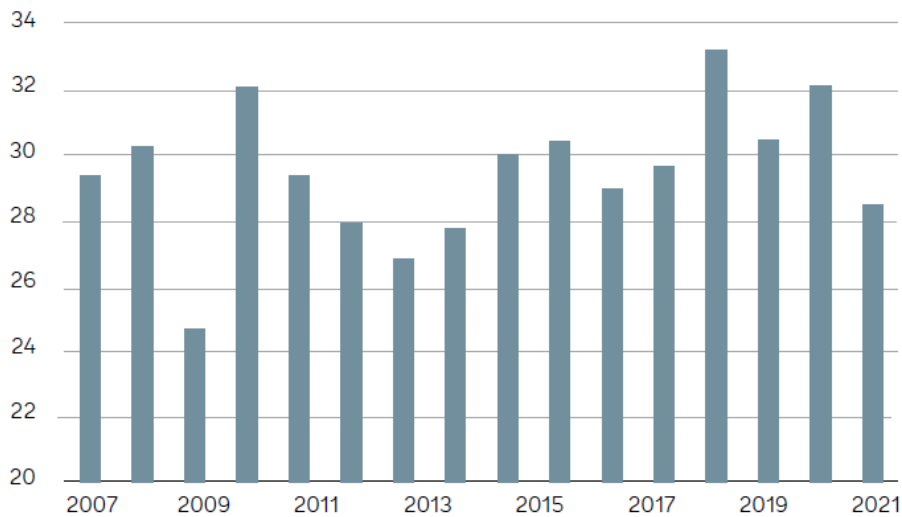


Figura IV.5. Volumele de transport pe căile navigabile interioare în România (Mt), 2007 – 2021. Sursa: Eurostat

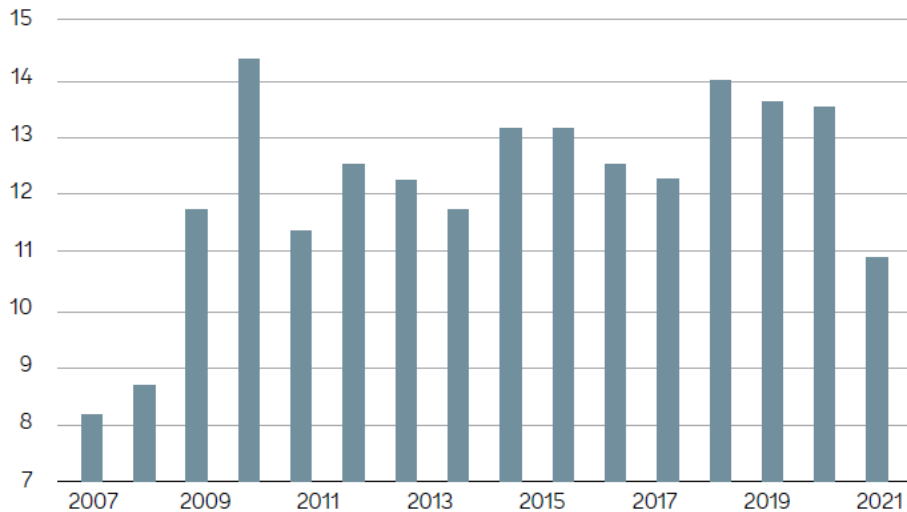


Figura IV.6. Performanța transportului pe căile navigabile interioare în România (miliarde t-km), 2007 – 2021. Sursa: Eurostat

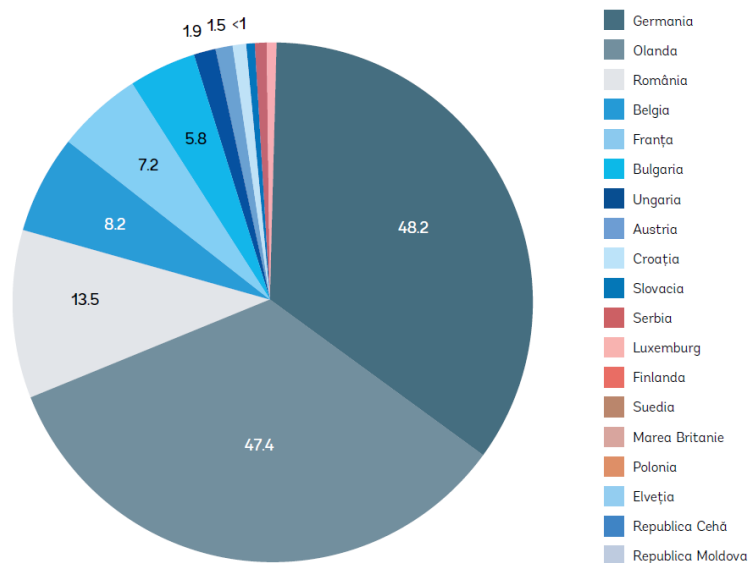


Figura IV.7. Performanța transportului pe căile navigabile interioare în țările europene în 2021 (în miliarde t-km). Sursa: CCNR Observarea pieței - Raport anual 2022.

Contribuția mai mare la performanța în transporturile fluviale a UE, în comparație cu volumul de transport, arată că transportul românesc se face pe distanțe considerabil mai mari decât media UE - în cazul României, distanța medie de transport în anul 2021 a fost de 421 km, ceea ce înseamnă cu peste 60% mai mult decât media pe anul 2021 în UE, de 259 km.

Valorile principalilor indicatori pentru transportul pe căile navigabile interioare și variațiile anuale ale acestora sunt rezumate în Tabelul IV.1.

Tabelul IV.1. Principalii indicatori pentru transporturile pe căile navigabile în România, 2017 – 2021. Sursa: Eurostat

Indicator IWT	Anul				
	2017	2018	2019	2020	2021
Volum transport (kt)	29.043	29.714	33.261	30.518	32.120
Procent de schimbare anuală (%)	-4.7	+2.3	+11.9	-8.2	+5.2
Performanță transport (Mt-km)	12.517	12.261	13.957	13.638	13.522
Procent de schimbare anuală (%)	-4.8	-2.0	13.8	-2.3	-0.9
Distanța medie de transport (km)	431.0	412.6	419.6	446.9	421.0
Procent de schimbare anuală (%)	-0.1	-4.3	+1.7	+6.5	-5.8

Transportul fluvial de mărfuri în România a arătat un grad ridicat de reziliență în fața provocărilor asociate cu pandemia de COVID-19. După realizarea maximumului pe 15 ani în transporturile fluviale de mărfuri în România în anul 2019 (Fig. IV.5), volumul total de transport în primul an al crizei COVID-19 (2020) a scăzut cu -8%, o creștere semnificativă observându-se în transportul în amonte pe canalul Dunăre – Marea Neagră (Fig. IV.2) și în transportul în aval pe canalul Sulina (Fig. IV.3). Însă în al doilea an al pandemiei (2021), acesta a crescut cu +5,2%, astfel revenind la aproape 97% din valoarea record din anul 2019. În anul 2021, volumele de transport au crescut și au revenit la nivelurile dinainte de pandemie în diferite segmente de mărfuri pe transporturile pe căile navigabile interioare, indicând astfel o reziliență ridicată a transporturilor fluviale la evenimente cum a fost criza CODIV-19, spre

deosebire de transportul rutier (IFC, 2021).

Valorile estimate ale volumului de transporturi și ale performanței transporturilor în anul 2022 (obținute prin mărirea valorii observate aferente T1 – T3 din anul 2022 pe baza mediei pentru perioada 2017 – 2021) sunt mai mici decât cele din 2021 cu -11,0% și respectiv -19,3%, ducând și la o scădere a distanței medii de transport cu -9,4% (de la 421 km la 381,6 km). Aceste schimbări ar trebui atribuite în principal unei perioade de 4 luni în care nivelurile apei au fost considerabil sub nivelul navigabil inferior (LNWL), care a avut loc în a doua jumătate a anului 2022.

Criza ucraineană a avut un impact pe două direcții asupra transporturilor fluviale de mărfuri în România. În anul 2022, criza ucraineană a afectat piața transporturilor pe căile navigabile interioare, cauzând prețuri mai mari la mărfuri (petrol, gaze, cărbune, toate tipurile de cereale) și materii prime precum oțelul (necesar pentru construcția de nave noi), o cerere mai mică pentru transportul de petrol și costuri mai mari cu combustibilul, perturbări la nivelul alimentării și blocaje în exportul de cereale din regiunea Mării Negre, precum și incertitudinea generală privind creșterea economică viitoare. Cu toate acestea, criza a cauzat și redirecționarea unui flux important de mărfuri către căile navigabile și porturile românești. Ca urmare, s-au observat cantități suplimentare semnificative de mărfuri în portul Constanța (în principal cereale transportate din Ucraina prin acel port, însă ca transport maritim), precum și dublarea transportului în amonte pe canalul Sulina (Fig. IV.2), arătând astfel că, în ansamblu, impactul crizei asupra transporturilor fluviale a fost mai mic decât asupra transportului rutier și feroviar. Mai mult, în timp ce creșterea crescută a creat o provocare în manipularea și transportarea acestui supliment de mărfuri, ea a fost percepută și ca o oportunitate pentru transporturile fluviale din România, dat fiind faptul că interesul crescut pentru porturile românești s-ar putea menține și în viitor (deoarece ruta de transport deja stabilită nu se va schimba pentru o parte din mărfuri) și că, în perioada post-război, porturile românești ar putea foarte bine să servească scopului de redresare a Ucrainei.

Împărțirea transportului românesc pe căile navigabile interioare în transport internațional, transport național și tranzit (volume de transport și performanță, precum și ponderile aferente acestora) pentru perioada 2017 – 2021 este ilustrată în Tabelele IV.2 – IV.5, pe baza datelor luate din Anuarele Institutului Național de Statistică din România.

NOTĂ : Sursa tabelelor de mai jos: Anuarele Institutului Național de Statistică din România pe perioada 2017 – 2021.

Tabelul IV.2. Volume de transport în România, 2017 – 2021 (în kt)

Anul	Int'l + Intern + Tranzit		Internațional				Intern				Tranzit	
	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	29.043	95.3	3.872	5.281	9.153	31.5	6.835	7.797	14.632	50.4	5.258	18.1
2018	29.714	102.3	4.008	4.532	8.540	28.7	7.549	8.591	16.140	54.3	5.034	16.9
2019	33.261	111.9	5.609	5.674	11.283	33.9	8.190	9.001	17.191	51.7	4.787	14.4
2020	30.518	91.8	5.112	8.217	13.329	43.7	6.602	7.376	13.978	45.8	3.211	10.5
2021	32.120	105.2	5.203	7.121	12.324	38.4	7.108	9.025	16.133	50.2	3.663	11.4
Media	30.931				10.926	35.2			15.615	50.5	4.391	14.3

Tabelul IV.3. Transportul de containere în România, 2017 – 2021 (în TEU)

Int'l + Intern + Tranziit			Internațional				Intern				Tranziit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	4.839	72.6	2.678	2.161	4.839	100.0	-	-	-	-	-	-
2018	1.266	26.2	1.224	42	1.266	100.0	-	-	-	-	-	-
2019	1.821	143.8	1.558	143	1.701	93.4	60	60	120	6.6	-	-
2020	1.242	68.2	1.242	-	1.242	100.0	-	-	-	-	-	-
2021	1.714	138.0	-	618	618	36.1	800	296	1.096	63.9	-	-
Total	10.882		6.702	2.964	9.666		860	356	1.216			

Tabelul IV.4. Performanța transportului în România, 2017 – 2021 (în kt-km)

Int'l + Intern + Tranziit			Internațional				Intern				Tranziit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	12.517.438	95.2	2.453.854	3.113.218	5.567.072	44.5	1.530.854	1.772.495	3.303.349	26.4	3.647.017	29.1
2018	12.261.056	98.0	2.326.199	2.499.936	4.826.135	39.4	1.739.916	1.961.658	3.701.574	30.2	3.733.347	30.4
2019	13.956.935	113.8	3.726.840	3.299.529	7.026.369	50.3	1.719.210	2.004.785	3.723.995	26.7	3.206.571	23.0
2020	13.638.388	97.7	3.268.191	5.289.681	8.557.872	62.7	1.395.772	1.690.183	3.085.955	22.6	1.994.561	14.6
2021	13.521.736	99.1	3.391.865	4.095.702	7.487.567	55.4	1.662.675	1.988.078	3.650.753	27.0	2.383.416	17.6
Media	13.179.111				6.693.003	50.5			3.493.125	26.6	2.992.982	23.0

Tabelul IV.5. Transportul de containere în România, 2017 – 2021 (în TEU-km)

Int'l + Intern + Tranziit			Internațional				Intern				Tranziit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	1.710.065	65.0	1.156.698	553.367	1.710.065	100.0	-	-	-	-	-	-
2018	1.062.174	62.1	1.026.936	35.238	1.062.174	100.0	-	-	-	-	-	-
2019	1.344.411	126.6	1.307.162	34.249	1.341.411	99.8	1.500	1.500	3.000	0.2	-	-
2020	1.042.038	77.5	1.042.038	0	1.042.038	100.0	-	-	-	-	-	-
2021	731.126	70.2	0	518.502	518.502	70.9	155.200	57.424	212.624	29.1	-	-
Total	5.889.814		4.532.834	1.141.356	5.674.190		156.700	58.924	215.624			

Traficul fluvial de containere în România este în general scăzut și, ca urmare, principalii indicatori aferenți acestui tip de transport (volume și performanță) variază semnificativ în timp, astfel cum se poate vedea din Figura IV.8 (unde sunt prezentate variațiile volumelor transportului de containere în perioada 2012 – 2021) și din Tabelele IV.3 și IV.5 (care acoperă perioada 2017 – 2021). Ilustrativ, după înregistrarea volumului de transport de containere de 6.664 TEU în anul 2016, fluctuațiile de volum au fost după cum urmează: -27,4% (2017), -73,8% (2018), +43,8% (2019), -31,8% (2020) și +38,0% (2021), astfel volumele între anii 2018 – 2021 încadrându-se între 1.240 – 1.820 TEU (Fig. IV.8).

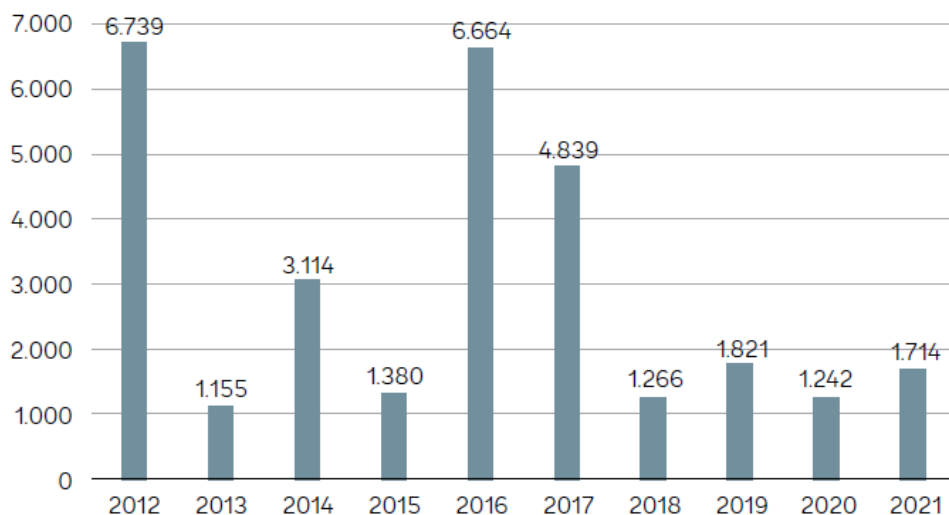


Figura IV.8. Volumele de transport de containere în România (în TEU), 2012 – 2021

Din anul 2017, transportul internațional de containere a fost dominant în raport cu cel intern, cu excepția anului 2021, când transportul internațional a fost depășit de transportul intern (Tabelul IV.3). Însă în cifre absolute, volumul total de transport internațional de containere a scăzut semnificativ, de la 4.839 TEU (în anul 2017) la 1.200 – 1.700 TEU (în perioada 2018 – 2020) și apoi la numai 618 TEU (în anul 2021), a se vedea Tabelul IV.3. În această perioadă de 5 ani, raportul mediu export-import a fost de aproximativ 69 la 31%. În aceeași perioadă, transportul intern de containere a apărut în statistici, pentru prima oară, abia în anul 2019 (cu o pondere de 6,6% din transportul fluvial total de containere din țară), iar după ce în anul 2020 nu s-a înregistrat transport intern de containere, în anul 2021 acesta a crescut la aproape 64% din transportul total de containere din acel an. Tranzitul de containere nu a fost înregistrat în perioada 2017 – 2021. În perioada 2017 – 2021, transportul de containere a fost gestionat regulat doar în portul Constanța (transport internațional 89%, din care 62% export și 27% import), iar un volum redus a fost gestionat, doar în anul 2019, și în zona Basarabi a portului Constanța (transport național 100%). În traficul fluvial de containere în România se folosesc doar containere de 20 de picioare.

Analiza detaliată a volumelor de transport fluvial în România, pe tip de mărfuri, pentru perioada de 5 ani dintre 2017 – 2021, relevă faptul că principalele tipuri de mărfuri sunt „mineruri de metal și alte produse de minerit și cariere” (cu o pondere medie de peste 45%, luând în considerare atât transportul internațional, cât și transportul intern și tranzitul) și „produse agricole” (30%), urmate de „substanțe și produse chimice” (7%), „cocs și produse din petrol rafinat” (5,2%), „cărbune și țiței brut” (4,8%) și „metale de bază și produse metalice fabricate” (4,5%), în timp ce alte tipuri de mărfuri au o pondere ne semnificativă de mai puțin de 1% fiecare (Fig. IV.9 și IV.10). În funcție de raportul volumelor de transport din anul 2021 față de anul 2017, cele mai semnificative schimbări au avut loc în cazul produselor agricole (+27,1%), produselor chimice (+43,9%), minereului de fier (-5,2%), metalelor de bază și produselor metalice (+24,8%), cocsului și produselor din petrol rafinat (+14,8%) și cărbunelui și țițeiului brut (+9,7%). Din volumul total de transport internațional, 44% este exportat (39% în UE și 61% către țări non-UE) și 56% este importat (52% din UE și 48% din țări non-UE).

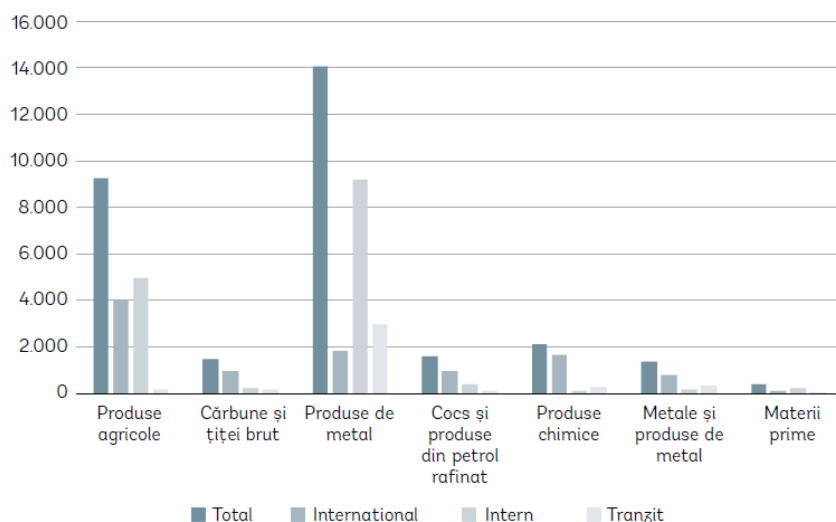


Figura IV.9. Volumele de transport pe căile navigabile interioare în România pe tipuri de mărfuri și de transport (kt), 2017 – 2021

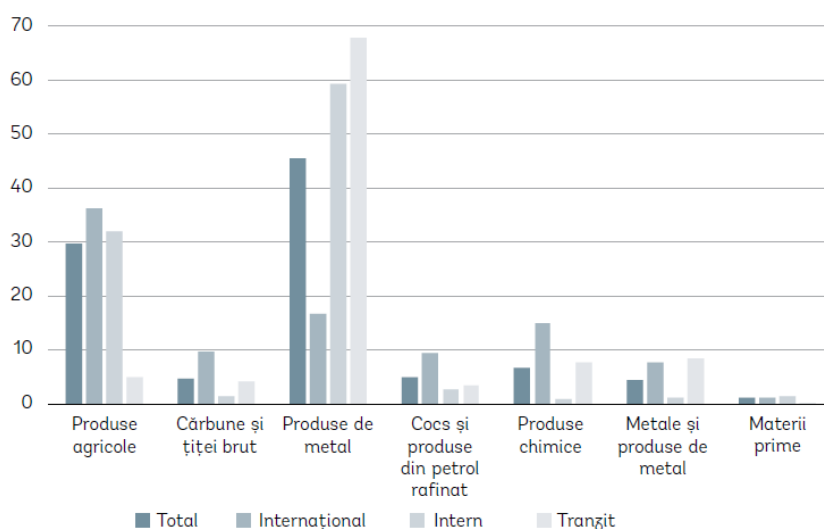


Figura IV.10. Volumele de transport pe căile navigabile interioare în România pe tipuri de mărfuri și de transport (ponderea în %), 2017 – 2021

În ceea ce privește transportul internațional, cele mai mari ponderi sunt la produsele agricole (peste 36% în medie), minereu de fier (17%) și produse chimice (15%), pe când ponderile de cărbune, cocs și produse de petrol rafinat și metalele și produsele metalice se înscriu între 7,5 și 9,5% fiecare (Fig. IV.10).

Pe de altă parte, transportul național se concentrează pe minereu de fier (în medie 59%) și produse agricole (32%), toate celelalte tipuri de mărfuri având o pondere de mai puțin de 9% împreună („cocs și produse din petrol rafinat” 3% și „cărbune și țigetei brut”, „materii prime secundare și deșeuri”, „metale de bază și produse fabricate din metal” și „substanțe și produse chimice” între 1 și 1,6% fiecare).

În ceea ce privește tranzitul, peste două treimi din volumul total (în medie) sunt reprezentate de minereuri de fier, iar ponderile medii la metale de bază și produse fabricate din metal și la substanțe și produse chimice se înscriu între 7,5 și 8,5% fiecare. Produsele agricole și cărbunele și țigetei brut contribuie în mare cu 5% fiecare, iar cocsul și produsele din petrol rafinat, cu 3,6%.

Variațiile la nivelul volumelor de transport în perioada 2017 – 2021 pentru principalele tipuri de mărfuri sunt prezentate în Figura IV.11. Printre cele mai semnificative schimbări se numără o creștere la

transportul de produse agricole (transportul total +27,1%, transport internațional +44,0%, transport intern +17,1%), minereu de fier (transport internațional +53,1%, în timp ce volumul total a scăzut cu -5,2%) și produse chimice (transport total +43,9%). În plus, au mai existat schimbări de două cifre la transportul intern de cocs și produse din petrol rafinat (creștere), cărbune și țiței brut (creștere) și produse de metal (scădere), însă aceste procente sunt disproporționat de mari din cauza volumelor relativ mici și nu oferă o bază bună pentru extragerea unor concluzii fiabile.

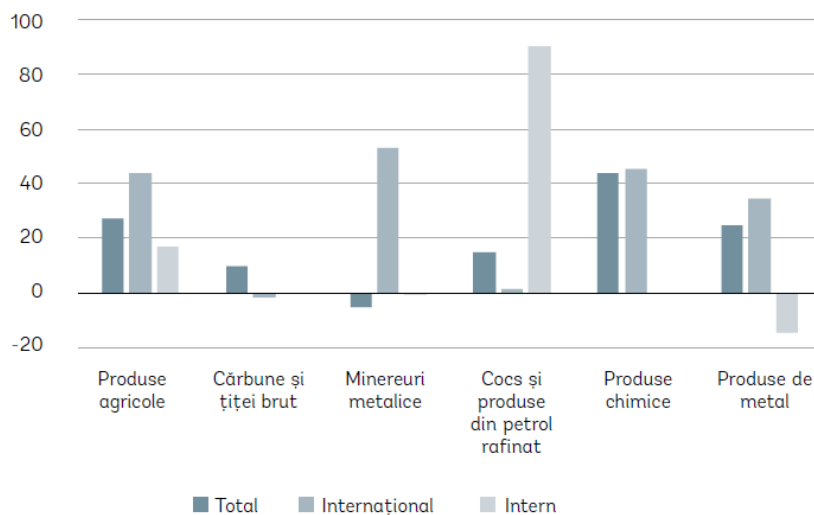


Figura IV.11. Schimbări la nivelul volumelor de transport, 2017 – 2021 (în %).

Observație: Barele indică raportul dintre volumele de transport (kt) în anii 2021 și 2017.

Contribuția porturilor românești la transportul pe căile navigabile interioare este ilustrată în tabelele IV.6 – IV.7, pe baza traficului acestora în tone și tone-kilometri. Volumul de mărfuri manipulate în portul Constanța (transportat de nave fluviale) reprezintă 45% din traficul total al tuturor porturilor românești (în tone). Procentul de porturi fluvio-maritime (Galați, Tulcea, Brăila, Isaccea, Sulina) este 25%, iar cel de porturi fluviale, 30% (Tabelul IV.6). Pe baza cifrelor în t-km (Tabelul IV.7), contribuțiile acestora sunt 56% (portul Constanța), 29% (porturile fluvio-maritime) și 15% (porturile fluviale), indicând faptul că mărfurile manipulate în porturile fluviale sunt transportate pe distanțe mai scurte (Tabelul IV.7).

Din volumul total de mărfuri manipulate în portul Constanța (transportate de nave fluviale), transportul internațional deține o pondere de 57% (25% export și 32% import), iar 43% corespunde transportului intern (Tabelele IV.8 și IV.9). Volumele de transport de containere sunt relativ scăzute, puțin peste 2.160 TEU în medie (Tabelele IV.10 și IV.11), din care 89% sunt transportate internațional (62% export și 27% import).

A doua și a treia cele mai mari contribuții sunt asociate cu porturile fluvio-maritime – Galați și Tulcea. Portul Galați are o pondere de 18,5% (în tone) și 25% (în t-km), în medie (Tabelele IV.6 și IV.7). Ponderile transportului internațional și intern în acest port sunt 20,5% (din care 6% export și 14,5% import) și respectiv 33,5%, iar peste 45% din volum reprezintă tranzit. Distanța medie de transport în cazul Portului Galați este a doua cea mai mare, cu aproape 580 km. Portul Tulcea are ponderea de 4,7% (în tone) și 3,5% (în t-km) (Tabelele IV.6 și IV.7). Acest port deservește predominant transportul intern – în medie 98%.

Alte trei porturi au ponderi peste 3% fiecare (în tone) – Drobeta Turnu-Severin, Cernavodă și Măcin-Turcoaia (Tabelele IV.6 și IV.7). Datorită locației sale la granița cu Serbia, portul Drobeta Turnu-Severin

este predominant un port de tranzit (peste 68%), cu peste 26% transport internațional și o pondere minoră a transportului intern. Ca urmare, distanța medie de transport este relativ mare, de peste 400 km. Pe de altă parte, portul Cernavodă deservește numai transportul intern, astfel că distanța medie de transport este mică – 62 km. Portul Măcin-Turcoaia deservește atât transportul intern (74%), cât și încărcarea de mărfuri pentru export (26%).

Alte porturi au contribuții de sub 3% fiecare (Tabelele IV.6 și IV.7). Dintre acestea, Luminița și Midia sunt concentrate pe transportul internațional (100% și respectiv 76%), Orșova are o pondere semnificativă a transportului internațional (50%) și tranzit (38%), iar Giurgiu deservește atât transportul internațional (44%), cât și transportul intern (56%). Toate celelalte porturi deserveșc în principal sau în totalitate transportul intern (100%: zona Basarabi a portului Constanța, Mahmudia, Fetești; peste 90%: Bechet, Ovidiu, Oltenița, Zimnicea, Turnu Măgurele; peste 80%: Calafat, Hârșova, Moldova Veche, Brăila, Corabia; 75-76%: Călărași, Isaccea, Medgidia).

În ceea ce privește tipurile de bunuri operate în port, unele porturi sunt diversificate, astfel că cel mai important tip de mărfuri nu domină mărfurile totale manipulate (de ex. minereu de fier în Galați sau cereale în Brăila), pe când în alte porturi, cele mai importante mărfuri domină totalul general (de ex. minereu în Tulcea sau produse minerale în zona Basarabi a portului Constanța).

O analiză mai detaliată a traficului în porturile fluviale a fost dezvoltată pentru perioada 2019 – 2022, ținând cont de tipurile de mărfuri, de originea – destinația acestora și de caracteristicile traficului în funcție de zona în care se găsește portul respectiv (sectorul Baziaș – Cernavodă, Brațele Dunării, între Călărași și Sulina sau Canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia – Năvodari). Rezultatele acesteia sunt prezentate în paginile care urmează, în capitolele care, împreună cu previziunile de trafic, reprezintă esența studiului de trafic.

Tabelul IV.6. Trafic în porturile la Dunăre, 2017 – 2021: Clasificare în funcție de volumul de transport (kt)

Port	Throughput (kt)					Media	Pondere (%)
	2017	2018	2019	2020	2021		
TOTAL	29.043	29.714	33.261	30.518	32.120	30.931,2	100,0
1 CONSTANȚA*	12.138	12.070	14.555	14.505	15.851	13.823,8	44,7
2 GALAȚI	6.343	6.400	5.919	4.526	5.398	5.717,2	18,5
3 TULCEA	1.331	1.748	1.660	1.213	1.329	1.456,2	4,7
4 DROBETA TURNU-SEVERIN	1.161	1.098	1.152	1.003	1.208	1.124,4	3,6
5 MĂCIN-TURCOAIA	824	826	981	1.165	1.188	996,8	3,2
6 CERNAVODĂ	893	939	1.219	1.239	610	980,0	3,2
7 CĂLĂRAȘI-CHICIU	664	757	1.106	985	905	883,4	2,9
8 GIURGIU	603	678	830	812	977	780,0	2,5
9 BASARABI	552	593	654	609	635	608,6	2,0
10 OVIDIU	413	538	579	670	674	574,8	1,9
11 MIDIA	617	595	584	361		539,3	1,7
12 OLTENIȚA	484	550	497	398	175	420,8	1,4
13 BRĂILA	355	476	397	281	512	404,2	1,3
14 MAHMUDIA	309	289	305	284	271	291,6	0,9
15 CALAFAT	174	223	214	301	296	241,6	0,8
16 TURNU MĂGURELE	172	178	279	276	250	231,0	0,7
17 ORȘOVA	212	201	185	191	233	204,4	0,7
18 CORABIA	148	166	222	124	275	187,0	0,6
19 MEDGIDIA	17	78	299	275	266	187,0	0,6
20 BECHET		77	157	223	177	158,5	0,5
21 ISACCEA	137	137	88	96	29	97,4	0,3
22 MOLDOVA VECHÉ	87	81	83	72	67	78,0	0,3
23 ZIMNICEA	181	45	65	79	13	76,6	0,2
24 ZONA DELTĂ	67	79	34	18	40	47,6	0,2
25 HĂRȘOVA	8	10	121	3		35,5	0,1
26 LUMINIȚA	45	26	6			25,7	0,1
27 SULINA	16					16,0	0,1
28 FETEȘTI		6			3	4,5	0,0
Transport între porturi în BG	1.092	850	1.070	809	738	911,8	2,9

* Notă: Cifrele se referă la mărfurile transportate de nave fluviale (rapoarte de observare a pieței ale DC).

Tabelul IV.7. Trafic în porturile la Dunăre, 2017 – 2021: Clasificare conform performanței de transport (kt- km); Distanța medie de transport (km)

	Port	Trafic (kt-km)					Media	Pondere (%)	Distanța medie de transport (km)
		2017	2018	2019	2020	2021			
	TOTAL	12.517.438	12.261.056	13.956.935	13.638.388	13.521.736	13.179.110,6	100,0	426,2
1	CONSTANȚA*	6.316.157	5.762.095	7.770.971	9.000.438	8.363.902	7.442.712,6	56,5	536,0
2	GALAȚI	3.770.481	4.090.711	3.609.755	2.396.091	2.791.096	3.331.626,8	25,3	578,0
3	DROBETA TURNU- SEVERIN	531.138	439.468	458.794	365.575	497.303	458.455,6	3,5	291,5
4	TULCEA	389.162	507.442	486.450	357.351	381.867	424.454,4	3,2	406,4
5	GIURGIU	225.420	227.716	285.538	300.475	374.376	282.705,0	2,1	121,3
6	MIDIA	225.464	205.274	216.807	134.697		195.560,5	1,5	61,8
7	CALAFAT	96.123	117.603	105.051	161.445	155.273	127.099,0	1,0	99,4
8	MĂCIN- TURCOAIA	122.356	102.806	99.775	124.470	148.570	119.595,4	0,9	361,4
9	OLTENIȚA	117.276	122.215	105.109	85.324	56.458	97.276,4	0,7	45,3
10	CĂLĂRAȘI- CHICIU	71.518	68.631	115.564	83.303	98.951	87.593,4	0,7	81,5
11	TURNU MĂGURELE	62.270	62.710	106.237	104.840	90.174	85.246,2	0,6	363,7
12	BECHET		34.016	62.834	95.195	76.705	67.187,5	0,5	242,6
13	CORABIA	59.208	62.374	79.366	35.321	98.037	66.861,2	0,5	152,2
14	ORȘOVA	67.123	77.341	60.816	49.787	66.880	64.389,4	0,5	114,0
15	BRĂILA	56.900	62.724	61.324	35.881	95.598	62.485,4	0,5	526,3
16	CERNAVODĂ	62.443	59.001	73.833	76.625	32.841	60.948,6	0,5	367,1
17	MOLDOVA VECHE	61.630	64.769	54.945	55.689	49.871	57.380,8	0,4	315,6
18	OVIDIU	32.999	52.061	46.946	54.929	45.510	46.489,0	0,4	354,9
19	MAHMUDIA	35.183	32.937	34.845	32.388	30.845	33.239,6	0,3	71,4
20	BASARABI	23.218	25.664	32.592	26.737	30.029	27.648,0	0,2	425,6
21	ZIMNICEA	74.168	14.341	17.233	23.597	4.853	26.838,4	0,2	117,1
22	ISACCEA	38.308	11.668	8.481	6.421	1.662	13.308,0	0,1	737,6
23	LUMINIȚA	21.630	12.064	3.267			12.320,3	0,1	333,1
24	ZONA DELTĂ	19.822	20.717	6.769	4.561	7.359	11.845,6	0,1	238,9
25	MEDGIDIA	1.795	5.841	18.483	15.768	15.209	11.419,2	0,1	121,6
26	HĂRȘOVA	849	1.136	20.533	291		5.702,3	0,0	496,4
27	SULINA	1.652					1.652,0	0,0	103,3
28	FETEȘTI		996			438	717,0	0,0	156,0
	Transport între porturi în BG	33.145	16.735	14.617	11.189	7.929	16.723,0	0,1	17,7

* Notă: Cifrele se referă la mărfurile transportate de nave fluviale (rapoarte de observare a pieței ale DC).

Tabelul IV.8. Trafic prin portul Constanța, 2017 – 2021 (în kt).

Int'l + Intern + Trangit			Internațional				Intern				Trangit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	12.138	95,5	2.755	3.684	6.439	53,0	2.458	3.241	5.699	47,0	0	0,0
2018	12.070	99,4	2.663	3.072	5.735	47,5	3.059	3.276	6.335	52,5	0	0,0
2019	14.555	120,6	4.229	3.957	8.186	56,2	3.167	3.202	6.369	43,8	0	0,0
2020	14.505	99,7	3.713	6.314	10.027	69,1	2.278	2.200	4.478	30,9	0	0,0
2021	15.851	106,6	4.218	4.837	9.055	57,1	3.075	3.721	6.796	42,9	0	0,0
Media	13.824		3.516	4.373	7.888	56,6	2.807	3.128	5.935	43,4	0	0,0

Tabelul IV.9. Trafic prin portul Constanța, 2017 – 2021 (în kt-km).

Int'l + Intern + Trangit			Internațional				Intern				Trangit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	6.316.157	92,8	2.063.491	2.771.981	4.835.472	76,6	625.192	855.493	1.480.685	11,8	0	0,0
2018	5.762.095	91,2	1.887.245	2.184.678	4.071.923	70,7	807.368	882.804	1.690.172	29,3	0	0,0
2019	7.770.971	134,9	3.198.447	2.880.145	6.078.592	78,2	798.955	893.424	1.692.379	21,8	0	0,0
2020	9.000.438	115,8	2.788.431	4.862.622	7.651.053	85,0	556.299	793.086	1.349.385	15,0	0	0,0
2021	8.363.902	92,9	2.989.696	3.551.225	6.540.921	78,2	770.362	1.052.619	1.822.981	21,8	0	0,0
Media	7.442.713		2.585.462	3.250.130	5.835.592	77,7	711.635	895.485	1.607.120	19,9	0	0,0

Tabelul IV.10. Trafic prin portul Constanța, 2017 – 2021 - Transport containere (în TEU).

Int'l + Intern + Trangit			Internațional				Intern				Trangit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	4.839	74,3	2.678	2.161	4.839	100,0	0	0	0	0,0	0	0,0
2018	1.266	26,2	1.224	42	1.266	100,0	0	0	0	0,0	0	0,0
2019	1.761	139,1	1.558	143	1.701	96,6	60	0	60	3,4	0	0,0
2020	1.242	70,5	1.242	0	1.242	100,0	0	0	0	0,0	0	0,0
2021	1.714	138,0	0	618	618	36,1	800	296	1.096	63,9	0	0,0
Media	2.164		1.340	593	1.933	86,5	172	59	231	13,5	0	0,0

Tabelul IV.11. Trafic prin portul Constanța, 2017 – 2021 - Transport containere (în TEU-km).

Int'l + Intern + Trangit			Internațional				Intern				Trangit	
Anul	Total	Schimbare (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Încărcat	Descărcat	Total	Pondere (%)	Total	Pondere (%)
2017	1.710.065	66,7	1.156.698	553.367	1.710.065	100,0			0	0,0		0,0
2018	1.062.174	62,1	1.026.936	35.238	1.062.174	100,0			0	0,0		0,0
2019	1.342.911	126,4	1.307.162	34.249	1.341.411	99,9	1500		1500	0,1		0,0
2020	1.042.038	77,6	1.042.038		1.042.038	100,0			0	0,0		0,0
2021	731.126	70,2	0	518.502	518.502	70,9	155.200	57.424	212.624	29,1		0,0
Media	1.177.663		1.133.209	285.339	1.134.838	94,2	78.350	57.424	42.825	5,8		0,0

IV.2. Analiza traficului în porturile fluviale în perioada 2019 – 2022

IV.2.1. Analiza traficului pe categorii de mărfuri

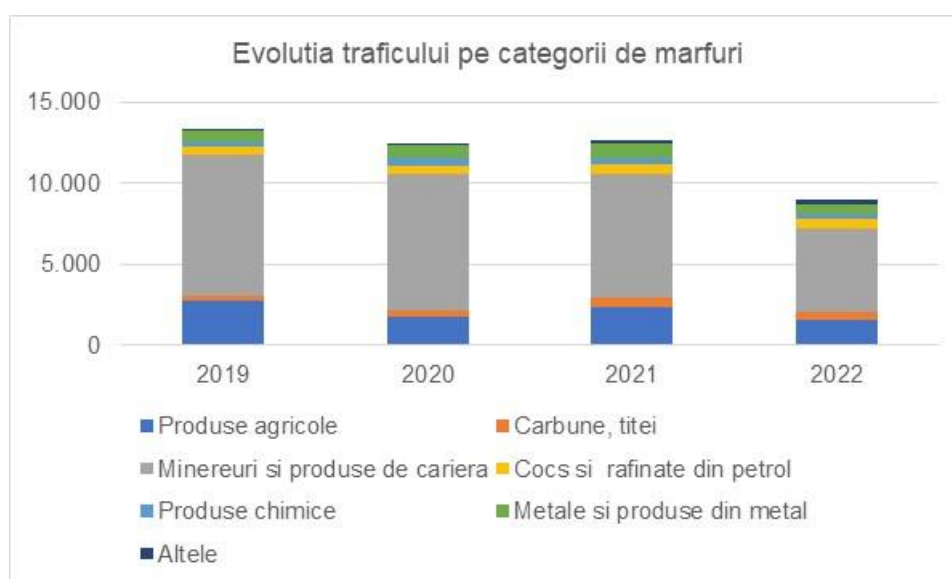
Portul Constanța reprezintă peste 60% din volumul total al mărfurilor încărcate sau descărcate pe/ de pe navele fluviale, peste 70% din traficul fluvial internațional și aproximativ 40% din traficul fluvial național, fiind originea sau destinația majorității mărfurilor operate în celelalte porturi fluviale.

Analiza s-a concentrat pe volumele de mărfuri operate în celelalte porturi fluviale și fluvio-maritime întrucât includerea în analiza a Portului Constanța ar fi distorsionat semnificativ datele și ar fi redus considerabil importanța și contribuția celorlalte porturi la transportul naval de mărfuri.

În perioada analizată, volumul maxim al traficului fluvial în porturi s-a înregistrat în anul 2019, iar cel minim în anul 2022.

Tabel IV.12 Traficul de mărfuri manipulate în porturile fluviale în perioada 2019 – 2022 (fără Portul Constanța). Sursa: INS

Categoriile principale de mărfuri	2019	2020	2021	2022
Produse agricole	2.770	1.807	2.318	1.578
Cărbune, țiței	323	398	589	443
Minereuri și produse de carieră	8.610	8.382	7.643	5.177
Cocs și rafinate din petrol	516	495	564	570
Produse chimice	324	454	436	345
Metale și produse din metal	702	758	882	601
Altele	90	147	174	249
TOTAL	13.335	12.441	12.606	8.963



Cerealele, minereurile și produsele de carieră reprezintă peste 80% din volumul traficului în fiecare dintre anii analizați. Din acest motiv, orice variație înregistrată în producția agricolă, în construcții si/sau în siderurgie afectează semnificativ volumul de mărfuri operat în porturile fluviale. După cum se observă, scăderea producției agricole și a producției de oțel în anul 2022 au condus la scăderea semnificativă a traficului total operat în porturile fluviale.

Produsele chimice, cărbunele, produsele petroliere și metalele reprezintă împreună aprox. 10% din volumul total al traficului, iar toate celelalte categorii de mărfuri reprezintă mai puțin de 5%, cu ponderi variabile de la un an la altul.

Având în vedere structura traficului în funcție de categoriile de mărfuri, analiza s-a concentrat în continuare pe următoarele categorii principale de mărfuri, diferențiate în funcție de activitatea economică ce constituie „motorul” evoluției traficului fluvial pentru respectiva categorie de mărfuri:

Tabelul IV.13 Categoriile de mărfuri și factorii de influență

Categorie de mărfuri	Factori de influență
Cerealele și alte produse agricole	Producția agricolă din România și din alte state dunărene
Minereurile de fier	Industria siderurgică și piața asociată acesteia
Produsele de carieră și alte materiale de construcții (produse de balastieră)	Piața construcțiilor
Cărbunele	Industria siderurgică și piața asociată acesteia (după renunțarea la cărbune ca sursă de energie, conform angajamentelor asumate de România și de celelalte State Membre)
Cocsul, produs rezidual rezultat din arderea cărbunelui sau din rafinarea petrolului	Industria siderurgică și piața asociată acesteia Cererea de combustibili fosili (produse rafinate din petrol)
Produse metalice	Industria siderurgică și piața asociată acesteia
Produsele chimice (în principal, îngrășăminte utilizate în agricultură)	Producția agricolă din România și din alte state dunărene

IV.2.2. Originea și destinația mărfurilor

IV.2.2.1. Cereale și alte produse agricole

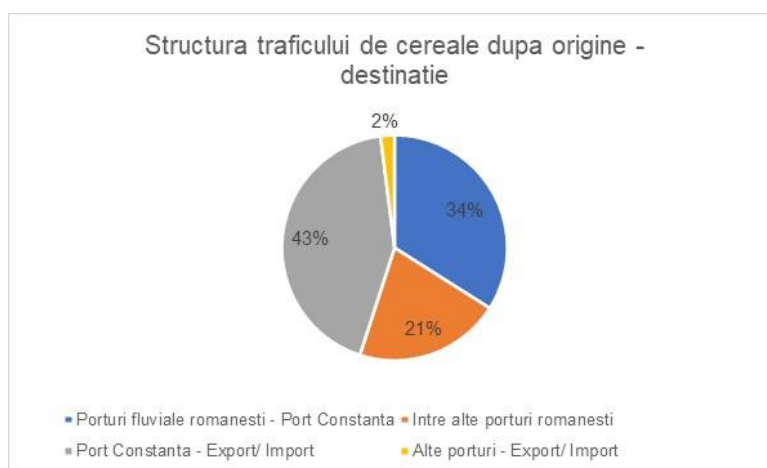
Portul Constanța reprezintă aproximativ 75% din traficul fluvial total de cereale, din care aproximativ 50% reprezintă cereale încărcate în porturile fluviale din România și descărcate în Portul Constanța în vederea exportului pe nave maritime și aproximativ 50% reprezintă exporturi/importuri între Portul Constanța și porturi dunărene din alte state.

Traficul înregistrat între porturile românești reprezintă aproximativ 55% din totalul traficului fluvial de cereale și alte produse agricole, din care 34% reprezintă trafic între Portul Constanța și alte porturi românești, iar 21% trafic înregistrat între alte porturi românești.

Tabel IV.14 Originea – Destinația cerealelor și produselor agricole (sinteză date istorice)

Origine – Destinație	Pondere
Național	55%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	34%
Între alte porturi românești	21%
Internațional	45%
Port Constanța - Export/ Import	43%
Alte porturi - Export/ Import	2%

În afara de Portul Constanța, se înregistrează trafic internațional de cereale și alte produse agricole în porturile Galați, Brăila, Giurgiu, Corabia, Oltenița, Călărași, Calafat și Moldova Veche, dar ponderea traficului internațional în aceste porturi este scăzută, fiind reprezentată de schimburi cu Ucraina și Republica Moldova, în cazul Porturilor Galați și Brăila, și cu Bulgaria și Serbia, în cazul celorlalte porturi.



Transporturile de cereale între alte porturi românești decât Constanța variază de la un an la altul, dar dintre acestea se remarcă un flux care poate fi considerat relevant: cel al cerealelor provenite din regiunea Deltei Dunării și descărcate în Porturile Galați, Brăila sau Tulcea.

Având în vedere că în Regiunile Sud-Vest, Sud și Sud-Est se înregistrează cea mai ridicată productivitate a terenurilor agricole, toate porturile dunărene din aceste regiuni sunt utilizate pentru încărcarea cerealelor în vederea exportului, direct sau prin Portul Constanța.

Figura 2

DISTRIBUȚIA PRODUCȚIEI DE GRÂU ÎN ANUL 2022, PE JUDEȚE
-tone-

Figura IV.12 Productivitatea terenurilor agricole (2022)

Așa cum se va vedea din analiza hinterlandului, arile deservite de porturile fluviale se suprapun semnificativ, iar utilizarea unuia sau altuia dintre porturi depinde în mare măsură de aranjamente comerciale ale operatorilor portuari și de disponibilitatea infrastructurii în perioada recoltării cerealelor.

Caracterul puternic sezonier al producției agricole conduce la suprasolicitarea porturilor fluviale în perioada recoltelor, urmând ca în restul anului acestea să fie utilizate cu mult sub capacitatea disponibilă.

Practic, în prezent, la momentul recoltării, cerealele sunt direct încărcate în autocamioane și transportate către porturile fluviale, fără a exista o perioadă de stocare sau o planificare logistică pe o durată de câteva luni. Timpul de stocare ar reprezenta un cost pentru producători sau pentru comercianții de cereale, o întârziere în obținerea veniturilor și un posibil risc de scădere a prețului de vânzare.

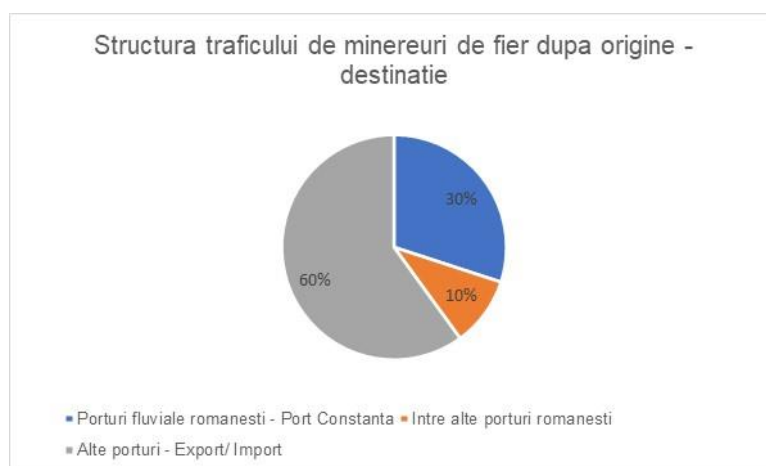
IV.2.2.2. Minereurile de fier

Precizăm faptul că, statistic, minereurile de fier și produsele de carieră se încadrează în același tip de mărfuri conform NST 2007, diferențierea între cele două categorii fiind realizată prin luarea în considerare a caracteristicilor industriilor locale.

Cea mai importantă pondere în traficul cu minereuri de fier o deține Portul Galați, care importă minereuri direct (din Ucraina) sau prin Portul Constanța pentru a fi utilizate în industria siderurgică locală. Portul Călărași reprezintă, de asemenea, destinația unor importuri directe din Bulgaria sau prin intermediul Portului Constanța datorită industriei siderurgice locale.

Tabel IV.15 Originea – Destinația minereurilor de fier (sinteză date istorice)

Origine – Destinație	Pondere
Național	65%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	30%
Între alte porturi românești	0%
Internațional	70%
Port Constanța - Export/ Import	10%
Alte porturi - Export/ Import	60%



În ciuda industriei siderurgice din Regiunea Vest, porturile din vestul țării (Moldova Veche, Orșova, Drobeta-Turnu Severin) nu sunt utilizate pentru importul de minereuri, cel mai probabil acestea fiind obținute din surse locale.



Figura IV.13 Industria siderurgică din România

IV.2.2.3. Produsele de carieră și alte materiale de construcții

În acest caz, aprox. 40% din producție provine de la carierele din județul Tulcea. Materialele încărcate în Porturile Măcin/ Turcoaia, Isaccea și Mahmudia sunt colectate în Portul Tulcea de unde sunt transportate utilizând transportul rutier, în Portul Brăila de unde sunt transportate pe Dunăre în Porturile Oltenița și Giurgiu sau exportate în Ucraina și/sau Rep. Moldova sau exportate direct din Portul Măcin în Ucraina și/sau Rep. Moldova.

Alte surse de produse de carieră și materiale de construcții (40%):

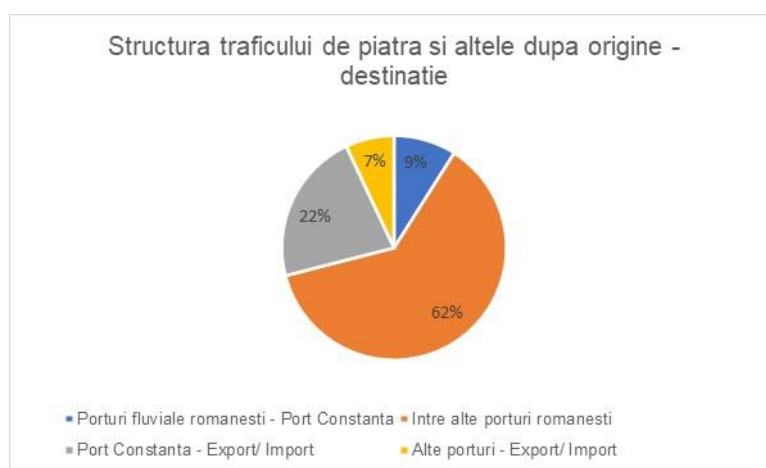
- Zona Portului Cernavodă, de unde materialele sunt transportate, în principal, spre Portul Ovidiu, acolo unde funcționează o balastieră;
- Zona Portului Basarabi, acolo unde funcționează o balastieră, de unde materialele de construcții sunt transportate spre Portul Constanța;

- Nisipul și balastul dragate din Dunăre și descărcate, în principal, în Portul Ovidiu pentru balastieră.

Diferența de 20% o reprezintă traficul internațional din Portul Constanța, exportul pe Dunăre al mărfurilor colectate din alte porturi sau de pe alte moduri de transport (inclusiv de la carierele din jud. Constanța, de unde materialele sunt transportate în Portul Constanța pe alte moduri de transport).

Tabel IV.16 Originea – Destinația produselor de carieră și materialelor de construcții (sinteză date istorice)

Origine – Destinație	Pondere
Național	71%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	9%
Între alte porturi românești	62%
Internațional	29%
Port Constanța - Export/ Import	22%
Alte porturi - Export/ Import	7%

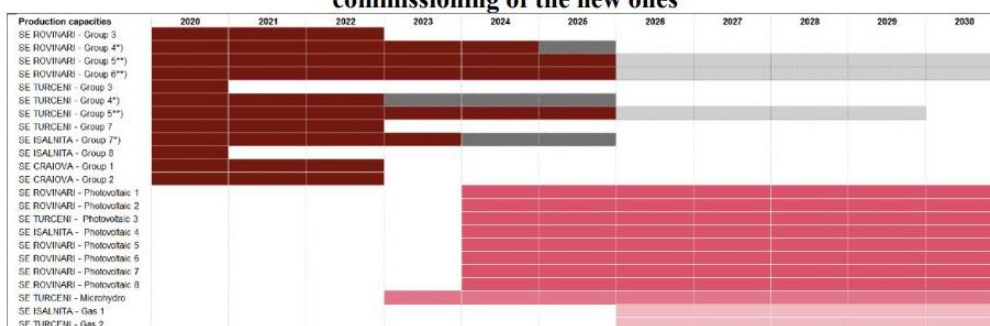


IV.2.2.4. Cărbunele

Cărbunele se utilizează ca materie primă pentru producția de oțel (cărbune de calitate superioară pe care România îl importă) și ca sursă de energie (cărbune de calitate inferioară rezultat din exploatarea miniere naționale).

În contextul în care România s-a angajat ca până la sfârșitul anului 2025 să închidă exploatarea miniere de cărbune, iar stocurile de cărbune pentru producția de energie să fie utilizate integral până la sfârșitul anului 2030, este mai puțin relevantă analiza datelor istorice privind traficul portuar de cărbune.

Table 2: Timeline for closing/conservation of the existing capacities and for the commissioning of the new ones



Source: Restructuring plan of 24 June 2021

NB: existing MW capacity in recital (9); the grey colour indicates reserved capacity as per recital (70)

Figura IV.14 Calendarul de închidere/ conservare a minelor de cărbune

Previunile privind traficul portuar cu cărbune și, implicit, matricele origine-destinație se vor baza pe ipotezele referitoare la evoluția producției de oțel (importuri de cărbune). Eventualele exporturi de cărbune de calitate inferioară către țări non-UE se vor realiza prin Portul Constanța.

IV.2.2.5. Cocs și produse rafinate din petrol

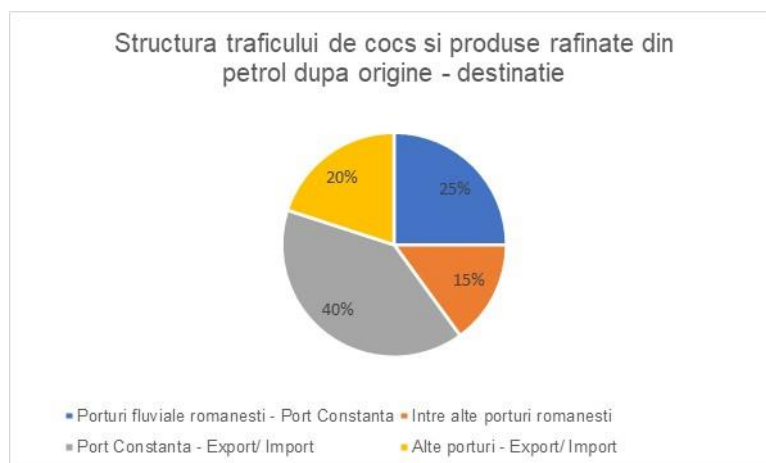
Cocsul este un material rezidual rezultat din arderea cărbunelui și din rafinarea petrolului. Prin urmare, originea acestuia se află în zonele combinatelor siderurgice (Galați) și ale rafinăriilor de petrol (Constanța – Midia). Cantitatea de cocs este însă nesemnificativă în volumul total al traficului de „cocs și produse rafinate din petrol”.

Produsele rafinate din petrol provin din zonele în care funcționează rafinării de petrol (Constanța – Midia) sau depozite de combustibil (Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin).

Portul Constanța reprezintă aprox. 65% din traficul portuar fluvial cu cocs și produse rafinate din petrol, în timp ce Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin reprezintă fiecare aprox. 15-16%. În ceea ce privește traficul Portului Constanța, datele statistice reflectă faptul că există transporturi interne (zona Midia – zona Constanța sau invers).

Tabel IV.17 Originea – Destinația cocsului și produselor rafinate din petrol (sinteză date istorice)

Origine – Destinație	Pondere
Național	40%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	25%
Între alte porturi românești	15%
Internațional	60%
Port Constanța - Export/ Import	40%
Alte porturi - Export/ Import	20%



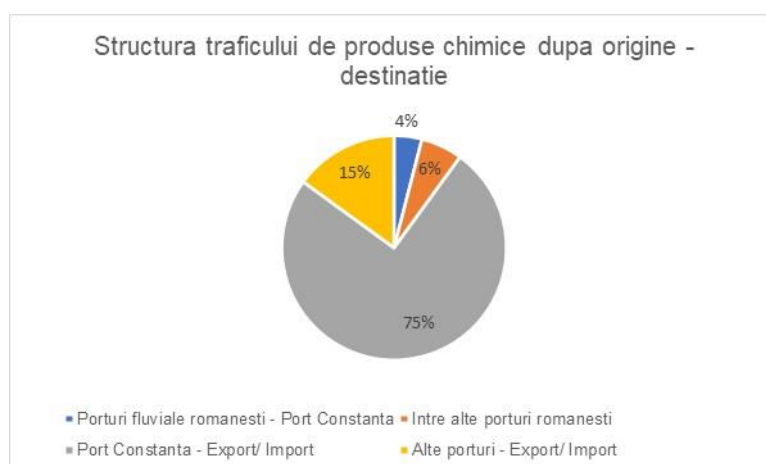
IV.2.2.6. Produsele chimice

Produsele chimice transportate pe căi fluviale sunt, în general, îngrășăminte utilizate în agricultură. Prin urmare, destinația acestora o reprezintă regiunile în care se regăsesc cele mai importante exploatații agricole. Produsele chimice provin din import, fie direct în porturi fluviale/ fluvio-maritime, fie prin Portul Constanța.

Transportul internațional reprezintă 90% din traficul de produse chimice pe căi navigabile, cele mai importante fiind importurile prin Portul Constanța (75% din total trafic).

Tabel IV.18 Originea – Destinația produselor chimice (sinteză date istorice)

Origine – Destinație	Pondere
Național	10%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	4%
Între alte porturi românești	6%
Internațional	90%
Port Constanța - Export/ Import	75%
Alte porturi - Export/ Import	15%

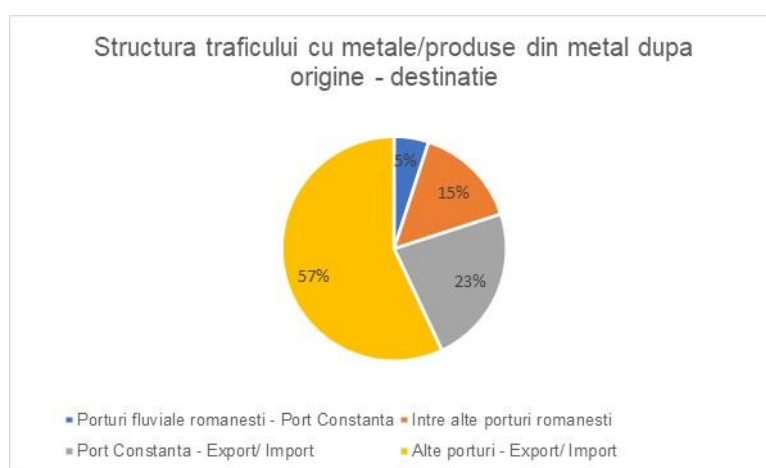


IV.2.2.7. Metalele și produsele din metal

Traficul de metale și produse din metal este generat de industria siderurgică. Peste 80% din trafic este reprezentat de exporturi realizate, în principal, din Portul Galați direct sau prin Portul Constanța. De asemenea, se realizează importuri de metale și/sau de produse din metal în Porturile Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin și Orșova pentru industriile locale.

Tabel IV.19 Originea – Destinația metalelor/ produselor din metal (sinteză date istorice)

Origine - Destinație	Pondere
Național	20%
Porturi fluviale românești - Port Constanța	5%
Între alte porturi românești	15%
Internațional	80%
Port Constanța - Export/ Import	23%
Alte porturi - Export/ Import	57%



IV.2.3 Analiza traficului pe zone și porturi

IV.2.3.1 Sectorul Baziaș – Cernavodă

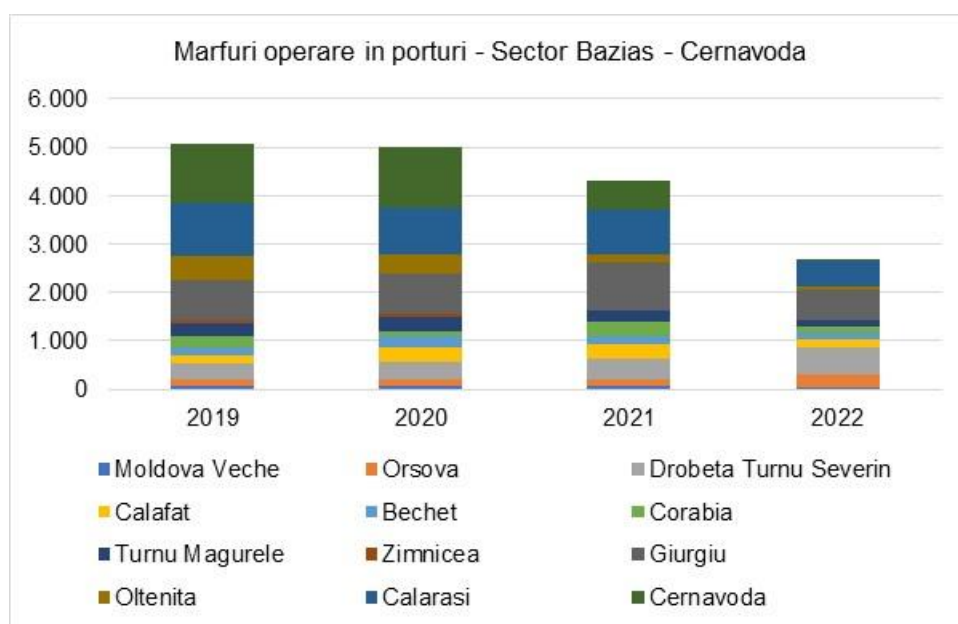
Pe sectorul Baziaș – Cernavodă au fost identificate 18 porturi, dintre care 6 porturi (Baziaș, Drencova, Gruia, Cetate, Basarabi-Dolj și Rast) nu au înregistrat trafic în perioada 2019-2022.

Situația traficului înregistrat în celelalte 12 porturi se prezintă conform tabelului și graficului de mai jos.

Tabel IV.20 Mărfuri manipulate în porturile fluviale – Sector Baziaș - Cernavodă

Nr.	Port	Mărfuri încărcate / descărcate (mii tone)				Pondere
		2019	2020	2021	2022	
1	Moldova Veche	83	72	67	40	1,53%
2	Orșova	121	127	143	272	3,88%

Nr.	Port	Mărfuri încărcate / descărcate (mii tone)				Pondere
		2019	2020	2021	2022	
3	Drobeta-Turnu Severin	341	360	421	568	9,89%
4	Calafat	157	301	296	150	5,29%
5	Bechet	157	223	177	144	4,10%
6	Corabia	222	124	275	116	4,31%
7	Turnu Măgurele	279	276	250	137	5,52%
8	Zimnicea	65	79	13	0	0,92%
9	Giurgiu	830	812	977	632	19,03%
10	Oltenița	497	398	175	55	6,58%
11	Călărași	1.106	985	905	553	20,78%
12	Cernavodă	1.219	1.239	610	34	18,16%
	Total	5.077	4.996	4.309	2.701	100,00%



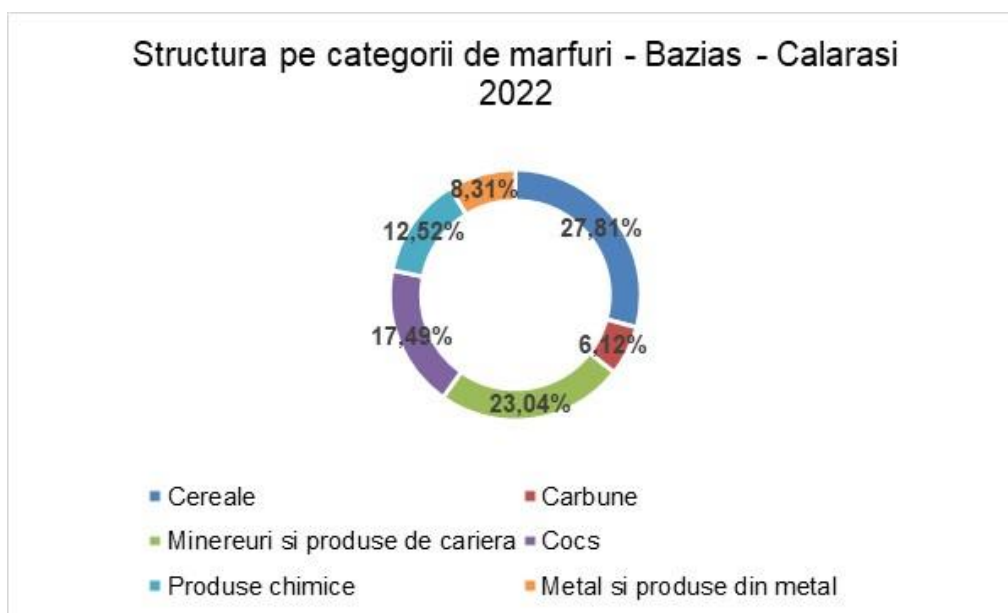
Cea mai mare pondere o dețin Porturile Călărași și Giurgiu, urmate de Cernavodă și Drobeta-Turnu Severin.

Traficul în Portul Cernavodă a înregistrat o scădere masivă în 2021 și 2022, fenomen înregistrat la o mică amploare și în cazul altor porturi care operează produse de carieră sau alte produse de bază pentru construcții.

Din perspectiva categoriilor de mărfuri, situația este următoarea:

- Porturi care operează preponderent cereale și/sau produse chimice asociate (îngrășăminte): Moldova Veche, Calafat, Bechet, Corabia, Turnu Măgurele, Oltenița;

- Porturi care operează minereuri, cărbune, produse metalice, cocs derivat din arderea cărbunelui (Călărași, Orșova, Zimnicea);
- Porturi care operează derivate din petrol: Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin.



IV.2.3.2 Brațele Dunării, între Călărași și Sulina

Pe brațele Dunării, între Călărași și Sulina, există 2 categorii principale de porturi:

- Porturi din Delta Dunării

În aceasta categorie se încadrează, în principal, porturile din Delta Dunării care deservește populația și economia locală. În această categorie se încadrează și zona Portului Tulcea administrată de Consiliul Județean. Aceste porturi nu fac obiectul studiului.

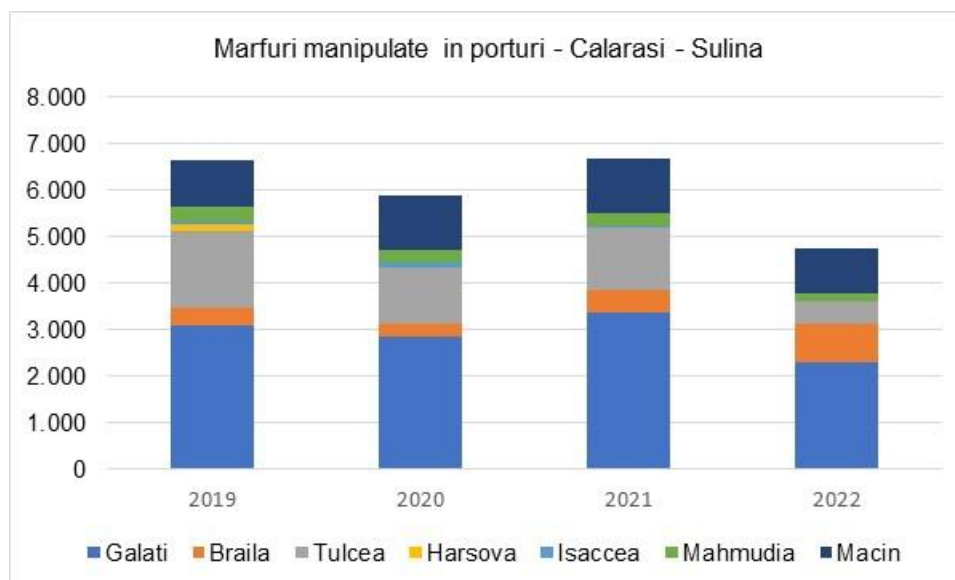
În ceea ce privește Portul Sulina – Zona Liberă, acesta este în curs de reabilitare. Nu a înregistrat trafic relevant în perioada analizată, dar, în mod evident, nu se pune problema unor noi investiții înainte ca portul să își demonstreze utilitatea, respectiv capacitatea de atragere a traficului.

- Porturi administrate de CN APDM S.A.
 - Portul Galați;
 - Portul Brăila;
 - Portul Tulcea;
 - Portul Hârșova;
 - Portul Isaccea;
 - Portul Mahmudia (brațul Sf. Gheorghe);
 - Puncte de lucru pe brațul Măcin (Măcin, Turcoaia, Gura Arman, Smârdan);

- Portul Chilia Veche (brațul Chilia Veche), care se încadrează în categoria porturilor din Delta Dunării.

Tabel IV.21 Mărfuri manipulate în porturile fluviale – brațe Călărași - Sulina

Nr.	Port	Mărfuri încărcate / descărcate (mii tone)				Pondere
		2019	2020	2021	2022	
1	Galați	3.077	2.831	3.350	2.302	48,34%
2	Brăila	397	281	512	825	8,43%
3	Tulcea	1.660	1.213	1.329	479	19,58%
4	Hârșova	121	3	0	0	0,52%
5	Isaccea	88	96	29	0	0,89%
6	Mahmudia	305	284	271	181	4,35%
7	Măcin	981	1.165	1.188	946	17,90%
	Total	6.629	5.873	6.679	4.734	100,00%



Cea mai mare pondere o dețin Porturile Galați și Tulcea, urmate de punctele de lucru Măcin (inclusiv Turcoaia și Gura Arman) și apoi de Porturile Brăila și Mahmudia.

Traficul în Portul Isaccea a fost afectat de lucrările de reabilitare realizate în perioada 2021-2023.

Din perspectiva categoriilor de mărfuri, situația este următoarea:

- În Portul Galați se operează mărfuri legate, în principal, de combinatul siderurgic Liberty (minereu de fier, cărbune, cocs, metale);
- În Portul Tulcea, Punctele de lucru Măcin, Portul Mahmudia, Portul Isaccea se încarcă produse de carieră;
- În Portul Brăila se operează preponderent cereale.

Portul Hârșova nu a mai înregistrat trafic în perioada 2021 – 2022, dar în zona există producători/ expeditori de cereale (Ameropa) și de produse chimice/ îngrășăminte (Agro Oil Services).



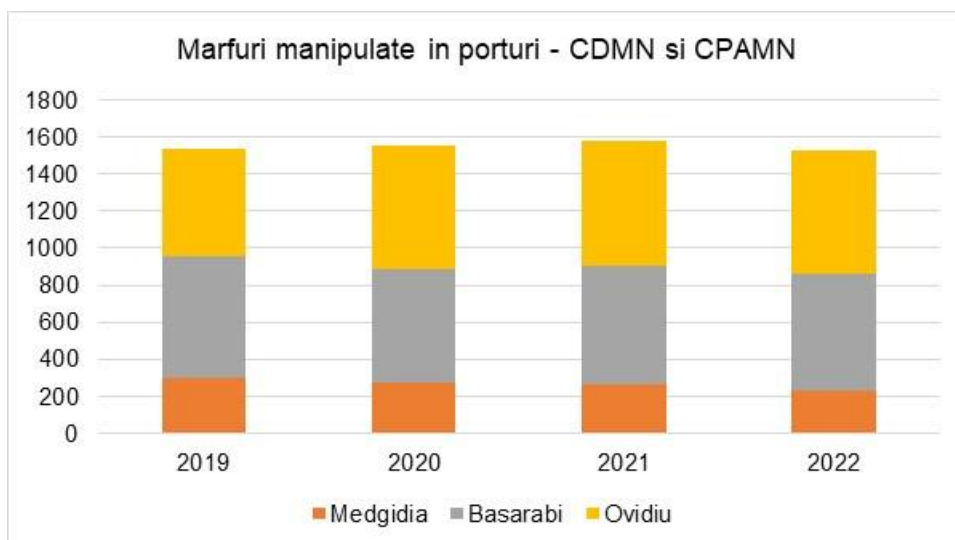
IV.2.3.3. Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari

Pe Canalul Dunăre – Marea Neagră sunt amenajate porturile Agigea și Medgidia, iar pe Canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari, porturile Basarabi, Ovidiu și Luminița.

Porturile Agigea și Luminița nu au înregistrat trafic în perioada analizată și, prin urmare, pentru acestea nu au fost dezvoltate prognoze de trafic.

Tabel IV.22 Mărfuri manipulate în porturile fluviale – CDMN și CPAMN

Nr	Port	Mărfuri încărcate / descărcate (mii tone)				Pondere
		2019	2020	2021	2022	
1	Medgidia	299	275	266	230	17,29%
2	Basarabi	654	609	635	634	40,92%
3	Ovidiu	579	670	674	664	41,80%
	Total	1.532	1.554	1.575	1.528	100,00%



Porturile Ovidiu și Basarabi dețin cele mai mari ponderi în volumul de mărfuri manipulat în porturile de pe cele două canale, dar important este caracterul relativ constant al nivelului traficului în toate cele trei porturi.

Mărfurile operate în cele 3 porturi sunt următoarele:

- Produse de carieră și balastieră, nisip dragat din Dunăre;
- Cereale în Portul Medgidia.

IV.3 Previziuni trafic

IV.3.1 Ipoteze de prognoză

Pentru dezvoltarea prognozelor de trafic pe fiecare port, pe categorii de mărfuri, au fost parcurși următorii pași:

- Analiza datelor în perioada 2020-2022 privind traficul înregistrat în fiecare port pe fiecare categorie principală de mărfuri (cereale, minereuri, produse de carieră, cărbune, metal, produse chimice) și stabilirea unei ponderi a fiecărui port pe fiecare categorie de mărfuri;
- Determinarea elasticității traficului pe fiecare categorie principală de mărfuri în raport cu evoluția sectorului economic relevant:
 - agricultură pentru cereale și produse chimice/ îngrășăminte;
 - siderurgie pentru minereuri, cărbune, cocs, metal;
 - construcții pentru produse de carieră
- Identificarea tendințelor în sectoarele economice relevante: agricultură, siderurgie, construcții;
- Dezvoltarea previziunilor pe fiecare port, pe fiecare categorie principală de marfă.

Ponderile deținute de porturi pe categorii principale de mărfuri sunt prezentate în tabelele de mai jos.

Tabel IV.23 Cereale manipulate în porturile fluviale (mii tone)

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	78	154	273	8,91%
Brăila	45	219	397	11,68%
Călărași	103	354	88	9,63%
Oltenița	285	109	29	7,48%
Giurgiu	196	206	93	8,75%
Turnu Măgurele	208	244	110	9,93%
Corabia	124	275	116	9,09%
Bechet	221	173	144	9,50%
Calafat	299	285	120	12,43%
Moldova Veche	71	67	40	3,15%
Medgidia	70	84	21	3,10%
Basarabi	0	20	78	1,73%
Zimnicea	29	3	0	0,56%
Cernavodă	21	26	7	0,95%
Tulcea	7	1	4,20	0,22%
Măcin	33	77	54	2,90%
TOTAL	1790	2297	1577	100,00%

Tabel IV.24 Minereuri manipulate în porturile fluviale (mii tone)

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	1833	2051	273	61,32%
Brăila	218	225	318	11,23%
Călărași	832	536	433	26,56%
Zimnicea	50	10	0	0,89%
TOTAL	2933	2822	1024	100,00%

Tabel IV.25 Produse de carieră și alte materiale de construcții manipulate în porturile fluviale (mii tone)

Port	2020	2021	2022	Pondere
Oltenița	78	24	7	0,83%
Giurgiu	34	53	20	0,81%
Turnu Măgurele	32	4	27	0,48%
Medgidia	88	89	142	2,41%

Port	2020	2021	2022	Pondere
Basarabi	609	615	556	13,49%
Cernavodă	1216	584	15	13,75%
Tulcea	1206	1327	471	22,76%
Măcin	1132	1111	891	23,74%
Mahmudia	284	271	181	5,58%
Ovidiu	670	674	663	15,21%
Isaccea	96	29	0	0,95%
TOTAL	5445	4781	2972	100,00%

Tabel IV.26 Cărbune manipulată în porturile fluviale (mii tone)

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	341	476	203	71,33%
Brăila	0	60	31	6,36%
Medgidia	55	53	41	10,41%
Drobeta-Turnu Severin	0	0	66	4,63%
Orșova	0	0	97	6,78%
Cernavodă	2	0	0	0,14%
Tulcea	0	0	4	0,28%
Măcin	0	0	1	0,07%
TOTAL	398	589	443	100,00%

Tabel IV.27 Cocs și produse rafinate din petrol manipulate în porturile fluviale

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	7	51	94	9,33%
Giurgiu	276	320	195	48,58%
Drobeta	165	192	267	38,31%
Medgidia	47	0	10	3,48%
TOTAL	495	563	570	100,00%

Tabel IV.28 Produse chimice manipulate în porturile fluviale

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	12	0	4	1,33%
Brăila	15	3	6	1,98%
Călărași	31	15	10	4,49%

Port	2020	2021	2022	Pondere
Oltenița	24	35	16	6,06%
Giurgiu	158	198	160	41,73%
Turnu Măgurele	36	1	0	2,99%
Corabia	0	0	0	0,00%
Bechet	2	3	0	0,40%
Calafat	2	11	29	3,39%
Drobeta	80	101	63	19,74%
Orșova	92	69	57	17,64%
Moldova Veche	1	0	1	0,16%
Medgidia	1	0	0	0,08%
TOTAL	454	436	346	100,00%

Tabel IV.291 Metal și produse din metal manipulate în porturile fluviale

Port	2020	2021	2022	Pondere
Galați	507	571	370	64,64%
Brăila	3	0	8	0,50%
Călărași	0	0	0	0,00%
Oltenița	10	2	0	0,54%
Giurgiu	125	167	137	19,17%
Drobeta	100	123	69	13,02%
Orșova	13	19	16	2,13%
TOTAL	758	882	600	100,00%

Pentru principalele categorii de mărfuri (97-99% din total trafic), au fost stabilite următoarele ipoteze:

Cereale și alte produse agricole:

- Pe baza datelor din perioada 2019 – 2022, a fost determinat un factor de elasticitate de 0,54 a traficului cu cereale față de producția de cereale boabe.
- Producția de cereale boabe va evolua până în anul 2027 în conformitate cu evoluția reală previzionată de Comisia Națională de Strategie și Prognoză pentru contribuția la PIB a Agriculturii.
- În perioada 2028 – 2035, producția de cereale va crește, în medie, cu 1% pe an (față de 1,4% previzionat de CNSP pentru anul 2027), iar începând cu anul 2036 producția agricolă va scădea pe fondul schimbărilor climatice.

Minereuri de fier:

- Pe baza datelor din perioada 2019-2022, a fost determinat un factor de elasticitate de 0,74 a traficului de minereuri față de „Consumul de minereuri în industrie”, conform INS.
- În ultimii ani, sectorul metalurgic a fost afectat negativ de creșterea prețului oțelului produs în Uniunea Europeană a taxelor suplimentare plătite de producători pentru poluarea generată în procesul de producție („poluatorul plătește”). În aceste condiții, oțelul a fost importat din țări non-UE în care principiul „poluatorul plătește” nu se aplică, iar prețul este mult mai scăzut. Pentru asigurarea tratamentului egal pe piață, în țările UE, importurilor de oțel din țările în care nu se aplică principiul „poluatorul plătește” li se va aplica principiul la momentul importului prin aplicarea de accize.

Ca urmare a aplicării acestor măsuri, este de așteptat ca prețul oțelului produs în UE și al celui importat să devină comparabile, iar industria metalurgică să aibă un trend ascendent.

A fost prevăzută o creștere cu 3% pe an în perioada 2024 – 2030, cu 1% în perioada 2031-2040 și stagnare la nivelul din 2040 începând cu 2041.

Produse de carieră și alte materiale de construcții:

- Scăderea din anii 2020, 2021 și 2022 a volumului de produse pentru construcții manipulate în porturile fluviale este dificil de explicat, în condițiile în care sectorul „Construcții” a înregistrat o creștere continuă. Scăderea semnificativă a volumului de astfel de mărfuri operat în porturile Cernavodă și Tulcea au avut cel mai puternic impact asupra volumului total.

Cărbune:

- Traficul cu cărbune va evolua, proporțional, în același ritm cu traficul de minereuri, fiind un element care intră în compoziția oțelului.

Cocs și produse rafinate din petrol:

- S-a pornit de la premisa că Portul Galați operează cocs, rezultat din arderea cărbunelui pentru producerea oțelului. Traficul cu cocs în Portul Galați va evolua, proporțional, în același ritm cu traficul de minereuri de fier și cărbune.
- Traficul din Medgidia este ocazional, nu se cunoaște natura acestuia și se va menține la nivelul de 20.000 tone/an (trafic mediu înregistrat în perioada analizată).
- Traficul din Porturile Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin este legat de produsele rezultate din rafinarea petrolului (Mol în Giurgiu și OMV în Drobeta-Turnu Severin).

Traficul în fiecare port se va menține până în anul 2030 la nivelul mediu anual înregistrat în perioada 2019-2022, după care va scădea cu 3% pe an până în 2040 și cu 5% pe an din 2041 ca urmare a creșterii treptate a ponderii vehiculelor care utilizează combustibili alternativi.

Produse chimice:

- Traficul va evolua, proporțional, în același ritm, cu evoluția producției de cereale, fiind în general vorba despre îngrășăminte pentru agricultura.

Metal și produse din metal:

- Traficul va evolua, proporțional, în același ritm cu traficul de minereuri.

IV.3.2 Traficul previzionat

IV.3.2.1 Evoluția traficului pe categorii de mărfuri și pe porturi

IV.3.2.1.1 Cereale și produse agricole

Traficul de cereale în porturile fluviale va atinge un maxim de aprox. 1,84 mii tone în anul 2035, urmând să scadă treptat pe fondul reducerii productivității solurilor ca efect al schimbărilor climatice.

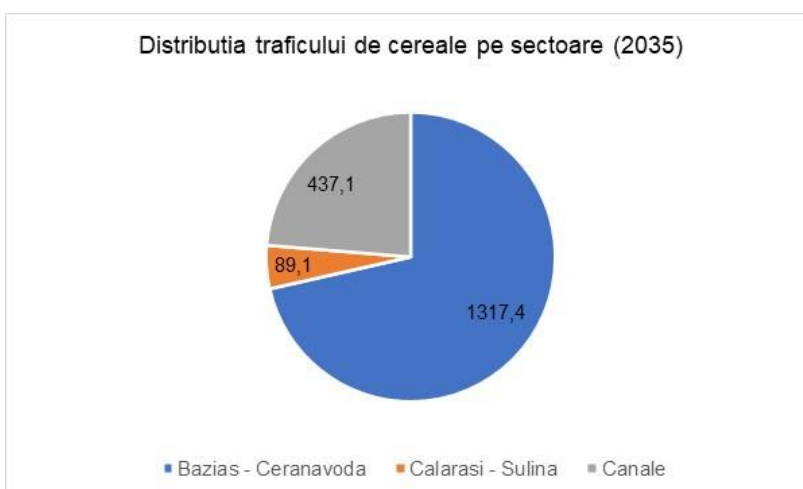
Tabel IV.30 Evoluție trafic cereale, detaliat pe porturi conform ipotezelor (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Tulcea	3,7	3,9	4,0	3,9	3,8	3,7
Galați	154,8	159,9	164,3	159,9	155,6	151,4
Brăila	202,8	209,5	215,3	209,5	203,8	198,3
Măcin	50,4	52,1	53,5	52,1	50,7	49,3
Cernavodă	16,4	17,0	17,4	17,0	16,5	16,1
Basarabi	30,1	31,1	32,0	31,1	30,3	29,5
Medgidia	53,8	55,6	57,1	55,6	54,1	52,6
Călărași	167,2	172,7	177,5	172,7	168,1	163,5
Oltenița	129,9	134,2	137,8	134,1	130,5	127,0
Giurgiu	151,9	156,9	161,2	156,9	152,7	148,6
Zimnicea	9,8	10,1	10,4	10,1	9,9	9,6
Turnu Măgurele	172,4	178,1	183,0	178,1	173,3	168,6
Corabia	157,8	163,1	167,5	163,0	158,6	154,4
Bechet	165,0	170,4	175,1	170,4	165,8	161,3
Calafat	215,9	223,1	229,2	223,1	217,0	211,2
Moldova Veche	54,6	56,4	58,0	56,4	54,9	53,4
TOTAL	1.737	1.794	1.844	1.794	1.746	1.699

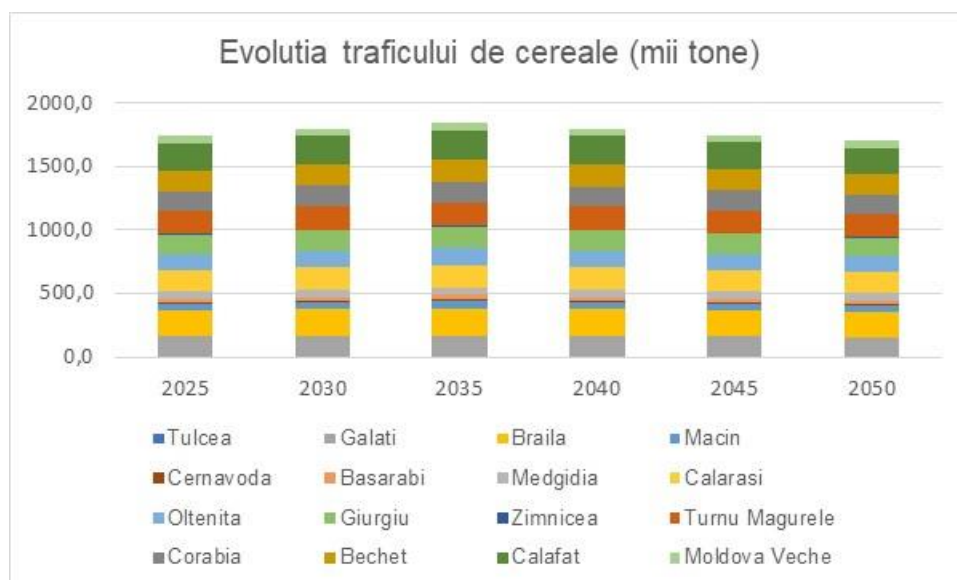
Peste 70% din traficul de cereale este manipulat în cele 10 porturi de pe sectorul Baziaș – Cernavodă. Cel mai ridicat nivel al traficului se va înregistra în Portul Calafat, fiind urmat de Porturile Turnu Măgurele, Călărași, Bechet, Corabia, Oltenița.

Cel mai scăzut nivel al traficului se înregistrează în Porturile:

- Zimnicea situat la 55 km de Portul Turnu Măgurele și la 60 km de Portul Giurgiu; atât portul Zimnicea, cât și cele 2 porturi apropiate, operează și alte categorii de mărfuri;
- Moldova Veche situat la peste 230 km de Portul Calafat.



Porturile Brăila și Galați înregistrează un nivel aproximativ egal de cereale, dar Portul Brăila pare a fi mai degrabă orientat spre această categorie de mărfuri. În Portul Tulcea, cerealele sunt manipulate mai degrabă ocazional. În Portul Măcin este încărcată producția locală de cereale, comercializate prin Ameropa Grains (baza Măcin).



În Porturile Medgidia și Basarabi, cerealele dețin o cota redusă în totalul traficului manipulat, fiind mai degrabă un trafic ocazional.

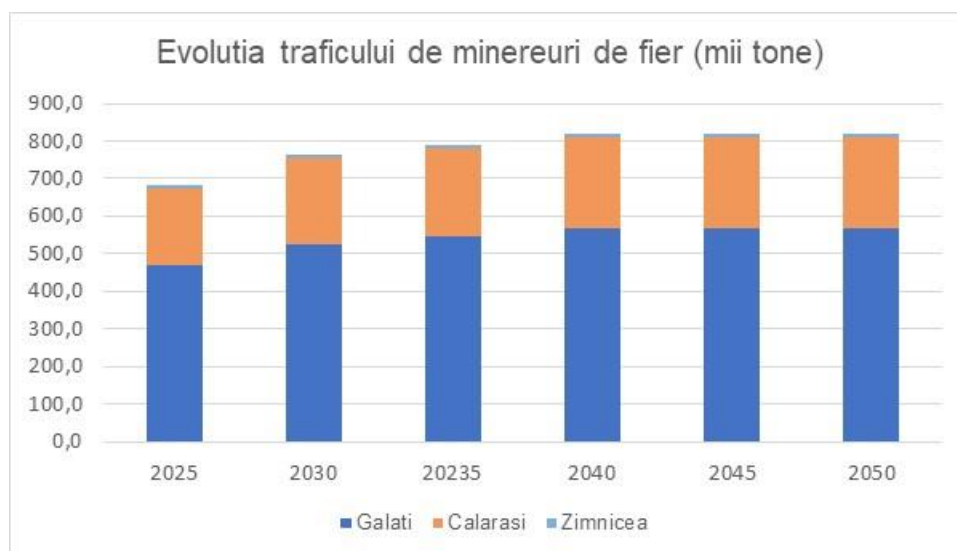
IV.3.2.1.2 Minereuri de fier

Minereurile de fier vor fi, în continuare, manipulate, în principal, în porturile amplasate în apropierea combinatelor siderurgice (Galați - Liberty, Călărași – Siderca / Donalam). De asemenea, în Portul Zimnicea se vor descărca minereuri (sau similare) pentru Zimtub S.A.

Tabel IV.31 Evoluție trafic minereuri, detaliat pe porturi conform ipotezelor (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Galați	471,5	526,0	545,7	566,1	566,1	566,1
Călărași	204,2	227,9	236,4	245,2	245,2	245,2
Zimnicea	6,8	7,6	7,9	8,2	8,2	8,2
TOTAL	682,6	761,5	790,0	819,5	819,5	819,5

Cantitatea de minereuri de fier manipulată în porturile fluviale va evolua în strânsă legătură cu producția de oțel din România, dependentă de competitivitatea prețurilor de vânzare pe piața internațională.



IV.3.2.1.3 Produse de carieră și alte materiale de construcții

Volumul de produse de carieră și alte materiale de construcții manipulate în porturile fluviale depinde, pe de o parte, de evoluția cererii, respectiv a sectorului construcții în România și în țările destinate (Serbia, Republica Moldova) și, pe de altă parte, în funcție de capacitatea carierelor în exploatare.

S-a pornit de la ipoteza unui volum total anual de 3.000 mii tone manipulat în perioada 2023 – 2035. Volumul de astfel de produse manipulat începând cu anul 2036 va scădea cu aproximativ 3%, atât ca urmare a reducerii rezervelor, cât și ca urmare a încetinirii ritmului construcțiilor (și orientării investițiilor către componente soft, atât în sectorul public, cât și în cel privat).

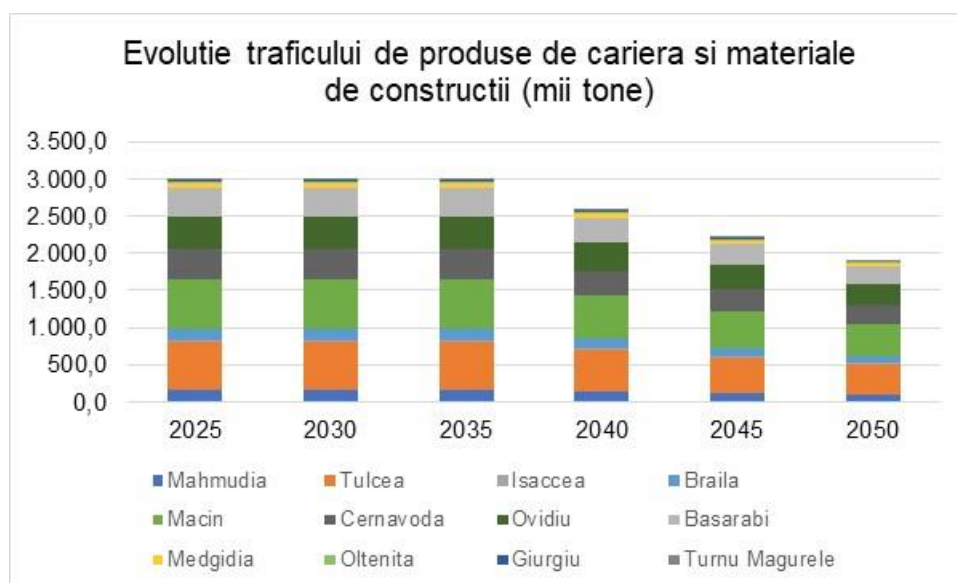
Tabel IV.32 Evoluție trafic piatră și similare, detaliat pe porturi conform ipotezelor (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Mahmudia	159,4	159,4	159,4	136,9	117,6	101,0
Tulcea	650,5	650,5	650,5	558,6	479,7	411,9
Isaccea	27,1	27,1	27,1	23,2	20,0	17,1
Brăila	141,6	141,6	141,6	121,6	104,4	89,7
Măcin	678,7	678,7	678,7	582,8	500,5	429,8
Cernavodă	393,1	393,1	393,1	337,5	289,8	248,9
Ovidiu	434,6	434,6	434,6	373,2	320,5	275,2
Basarabi	385,5	385,5	385,5	331,0	284,3	244,1
Medgidia	69,0	69,0	69,0	59,2	50,9	43,7
Oltenița	23,7	23,7	23,7	20,3	17,5	15,0
Giurgiu	23,1	23,1	23,1	19,9	17,1	14,7
Turnu Măgurele	13,6	13,6	13,6	11,7	10,0	8,6
TOTAL	3.000,0	3.000,0	3.000,0	2.576,2	2.212,3	1.899,8

Principalele porturi în care se vor manipula materiale de construcții sunt amplasate în zona Dobrogea (Măcin, Tulcea, Isaccea, Mahmudia).

În Porturile Ovidiu, Basarabi și Medgidia vor continua să se descarce nisipuri și balasturi dragate din Dunăre, care vor fi preluate de balastierele din zonă.

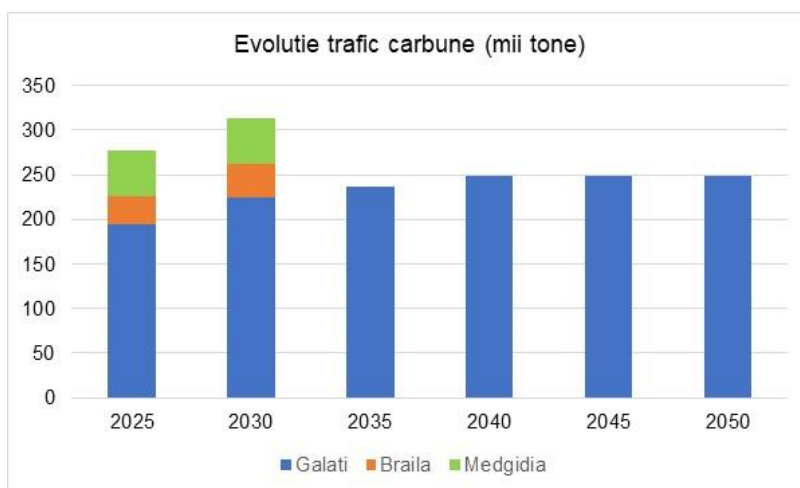
În celelalte porturi, manipularea materialelor de construcții are caracter ocazional.



IV.3.2.1.4 Cărbune

Ca și în cazul minereurilor de fier, cantitatea de cărbune manipulat în porturile fluviale depinde de evoluția industriei siderurgice, cărbunele fiind un produs care intră în compoziția oțelului. Astfel, principalul port în care se va descărca această categorie de mărfuri va fi Portul Galați.

În ceea ce privește porturile Brăila, Medgidia, Cernavodă, Tulcea, Măcin, se pornește de la premisa că a fost manipulat cărbune pentru scopul producerii de energie. Conform Strategiei energetice a României și angajamentelor asumate cu privire la reducerea emisiilor de CO₂ și stoparea schimbărilor climatice, începând din anul 2031, România nu va mai utiliza cărbune pentru producerea de energie termică. Prin urmare, începând cu anul 2031, traficul de cărbune în aceste porturi va fi egal cu zero.



În ceea ce privește Porturile Drobeta-Turnu Severin și Orșova, acestea sunt amplasate la aproximativ 130-160 km de Combinatul Siderurgic Reșița, iar manipularea cărbunelui ar fi justificată. Totuși, se constată că în cele 2 porturi nu se operează și celelalte produse relevante (minereuri de fier, oțel, cocs). Mai mult, traficul înregistrat în anul 2022 în cele 2 porturi pare să aibă caracter oportunist, ocazional. Prin urmare, se pornește de la premisa că, în viitor, traficul cu cărbune în cele două porturi va fi egal cu zero.

Într-o situație similară se află și Portul Călărași. Deși sunt manipulate minereuri de fier în legătură cu producția de oțel din zonă, se pare că aprovizionarea cu cărbune se face utilizând alte moduri de transport.

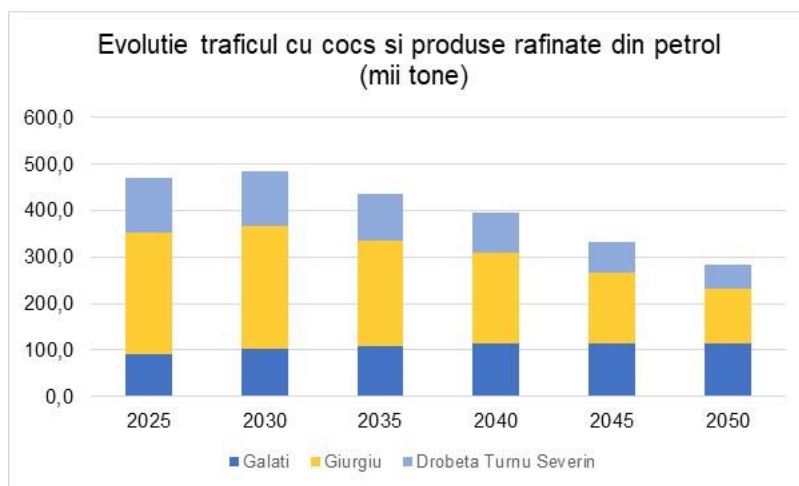
Tabel IV.33 Evoluție trafic cărbune, detaliat pe porturi conform ipotezelor (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Galați	194	225	236	248	248	248
Brăila	33	38	0	0	0	0
Medgidia	50	50	0	0	0	0
TOTAL	277	313	236	248	248	248

IV.3.2.1.5 Cocs și produse rafinate din petrol

Conform ipotezelor de mai sus, traficul cu cocs din Portul Galați va evolua proporțional cu producția de oțel.

Traficul cu petrol din Porturile Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin se va menține la nivelul mediei din perioada 2019-2022 până în 2030, după care va scădea cu 3% pe an până în 2040 și cu 5% pe an din 2041 ca urmare a reducerii consumului de produse petroliere pentru transportul rutier.



Tabel IV.34 Evoluție trafic cocs și produse rafinate din petrol (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Galati	89,7	103,9	109,2	114,8	114,8	114,8
Giurgiu	263,7	263,7	226,4	194,4	150,4	116,4
Drobeta-Turnu Severin	115,1	115,1	98,8	84,9	65,7	50,8
TOTAL	468,4	482,7	434,5	394,1	330,9	282,0

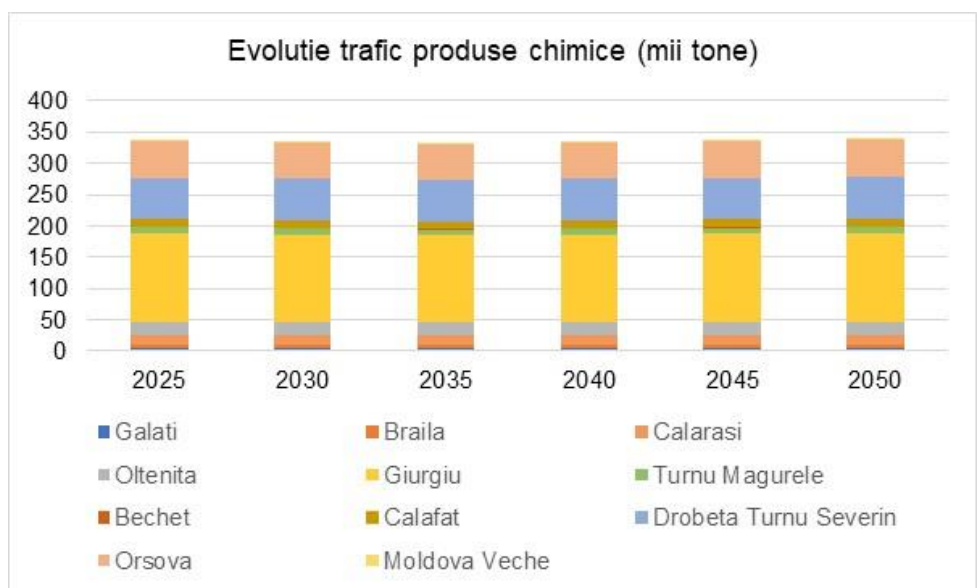
IV.3.2.1.6 Produse chimice

Traficul cu produse chimice se referă, în principal, la îngrășăminte pentru agricultură. Produsele chimice sunt operate în aceleași porturi în care sunt operate și cerealele și, în principal, în nouă dintre porturile amplasate pe sectorul Baziaș – Cernavodă.

Tabel IV.35 Evoluție trafic produse chimice (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Galati	4	4,4	4,4	4,4	4,5	4,5
Brăila	7	6,6	6,6	6,6	6,7	6,7
Călărași	15	15	15	15	15	15
Oltenița	20	20	20	20	20	21
Giurgiu	140	139	138	139	140	141

Turnu Măgurele	10	10	10	10	10	10
Bechet	1	1	1	1	1	1
Calafat	12	12	12	12	12	12
Drobeta-Turnu Severin	66	66	65	66	66	67
Orșova	59	59	58	59	59	60
Moldova Veche	1	1	1	1	1	1
TOTAL	337	334	332	334	336	338



IV.3.2.1.7 Metal și produse din metal

În Portul Galați se încarcă oțelul produs de combinatul Liberty. Portul Brăila este utilizat ocazional pentru astfel de produse, în cantități mici, și, din acest motiv traficul în acest port poate fi ignorat.

În Portul Giurgiu sunt încărcate produse din metal pentru export, fie direct, fie prin Portul Constanța.

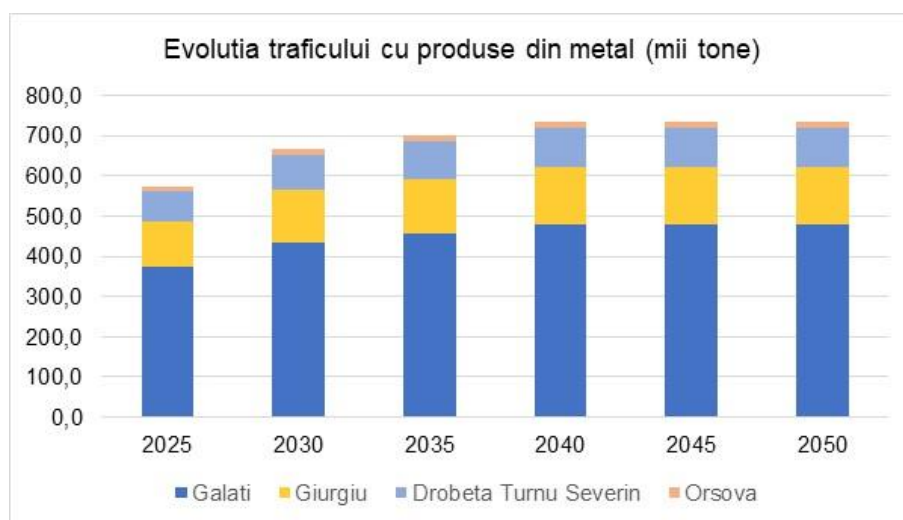
Portul Oltenița pare a fi utilizat ocazional pentru manipularea unui volum mic de produse metalice. Din acest motiv, traficul cu astfel de produse în Portul Oltenița va fi ignorat.

În Porturile Drobeta-Turnu Severin și Orșova este, cel mai probabil, încărcată producția Artrom Steel Tubes (Reșița și Slatina), aprovizionarea cu materie primă realizându-se pe alte căi decât pe Dunăre (cel mai probabil din exploatarea națională).

Tabel IV.36 Evoluție trafic produse din metal (mii tone)

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Galați	373,6	433,1	455,2	478,4	478,4	478,4
Giurgiu	113,0	131,0	137,7	144,7	144,7	144,7
Drobeta-Turnu Severin	74,7	86,5	91,0	95,6	95,6	95,6

Orșova	12,2	14,2	14,9	15,7	15,7	15,7
TOTAL	573,5	664,8	698,7	734,3	734,3	734,3



IV.3.2.2 *Previziuni volumul total de mărfuri per port*

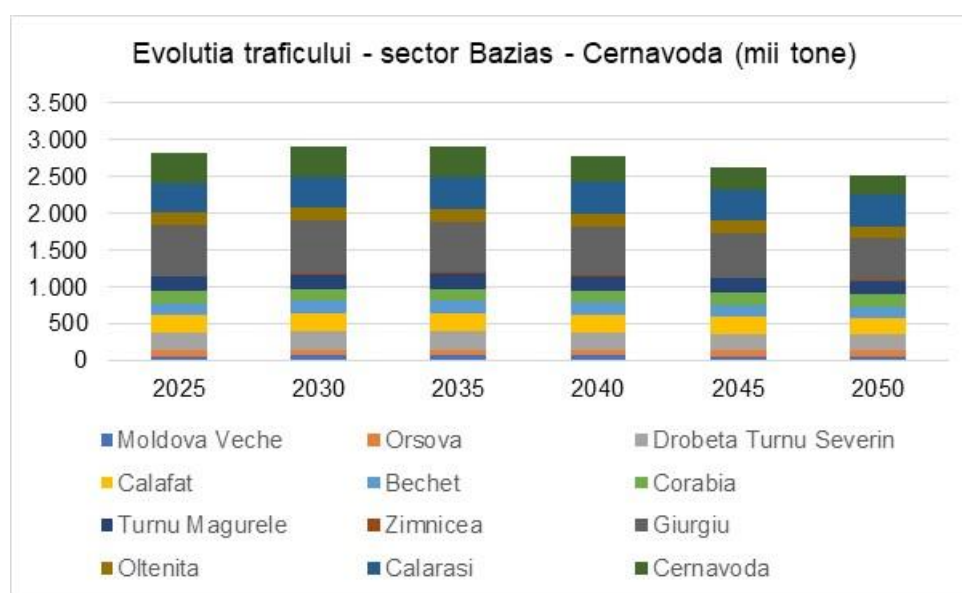
Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în fiecare port, pe fiecare zona analizată, se constată următoarele:

IV.3.2.2.1 *Sectorul Baziaș – Cernavodă*

- În niciunul dintre anii de prognoză, volumul total al traficului de marfă manipulată în cele 12 porturi nu va depăși 3.000 mii tone.
- În niciunul dintre porturi, traficul maxim previzionat nu va depăși traficul maxim înregistrat în perioada 2019-2022 și cu atât mai mult capacitatea infrastructurii existente.
- În fiecare an de prognoză, cerealele reprezintă 44-48% din totalul mărfurilor manipulate în cele 12 porturi, distribuția traficului între celelalte categorii de mărfuri fiind relativ uniformă.
- Portul **Giurgiu** va înregistra cel mai ridicat nivel al traficului (714 mii tone în 2035), fiind urmat de Portul **Călărași** (433 mii tone în 2040) și de Portul **Cernavodă** (410 mii tone în 2035).
- Porturile Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Turnu Măgurele, Oltenița, Bechet și Corabia vor înregistra niveluri maxime între 168 și 268 mii tone.
- Porturile Orșova, Moldova Veche și Zimnicea vor înregistra un trafic maxim sub 100 mii tone.

Tabel IV.37 Evoluție trafic Sector Baziaș – Cernavodă per port (mii tone)

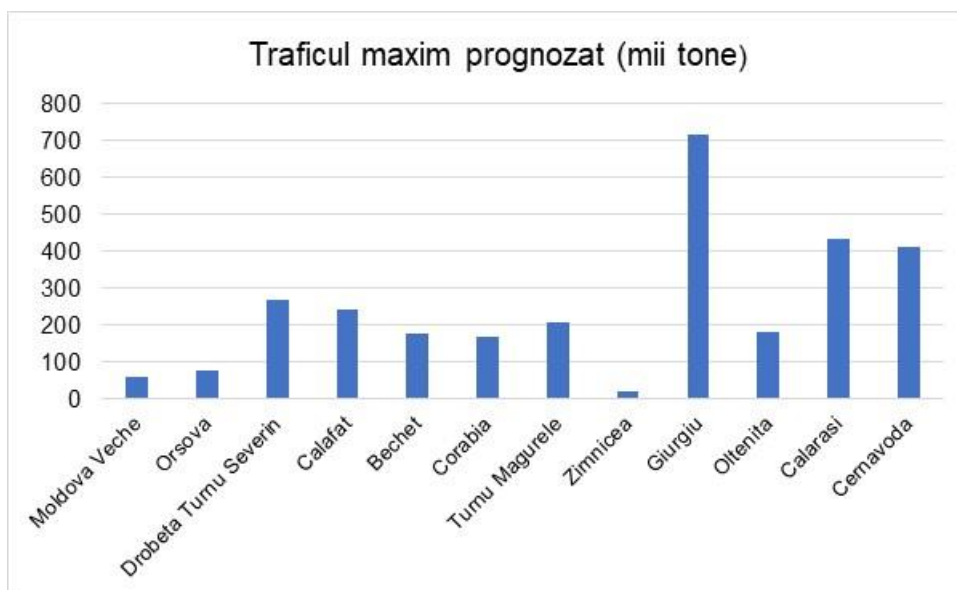
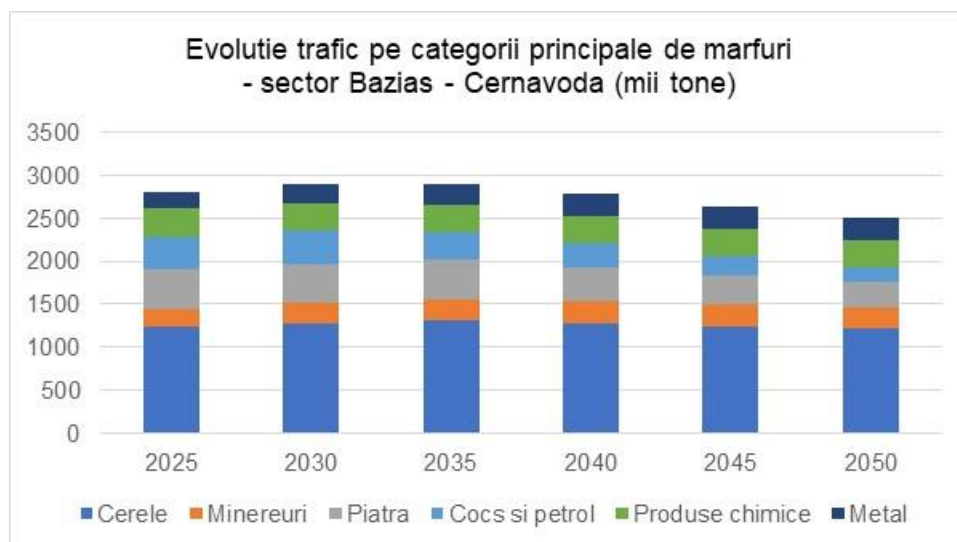
Nr	Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX	LOC
1	Moldova Veche	55	57	59	57	55	54	59	11
2	Orșova	72	73	73	75	75	75	75	10
3	Drobeta-Turnu Severin	256	268	255	246	228	213	268	4
4	Calafat	228	235	241	235	229	223	241	5
5	Bechet	166	172	176	172	167	163	176	8
6	Corabia	158	163	168	163	159	159	168	9
7	Turnu Măgurele	196	202	207	200	193	187	207	6
8	Zimnicea	17	18	18	18	18	18	18	12
9	Giurgiu	692	714	687	655	605	566	714	1
10	Oltenița	174	178	182	175	168	163	182	7
11	Călărași	387	416	429	433	428	424	433	2
12	Cernavodă	409	410	410	354	306	265	410	3
	Total	2.810	2.904	2.905	2.783	2.632	2.509		



Tabel IV.38 Evoluție trafic Sector Baziaș – Cernavodă per categorii de mărfuri (mii tone)

Categorii de mărfuri	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	1241	1282	1317	1282	1247	1214
Minereuri	211	235	244	253	253	253
Piatră	454	454	454	389	334	287
Cocs și petrol	379	379	325	279	216	167
Produse chimice	326	323	321	323	325	327

Metal	200	232	244	256	256	256
TOTAL	2810	2904	2905	2783	2632	2505



Concluzii pentru sectorul Baziaș - Cernavodă:

- În condițiile în care traficul nu va înregistra creșteri spectaculoase ca urmare a unor evenimente neprevăzute, nu este necesară creșterea capacității în niciunul dintre porturi.
- Posibilitățile de creștere a traficului sunt limitate datorită diversității reduse a mărfurilor manipulate.
- Necesitatea unor creșteri de capacitate se analizează doar în contextul suspendării activității unor porturi și dezvoltării altora pentru a prelua în mod eficient fluxurile pentru anumite categorii de mărfuri.

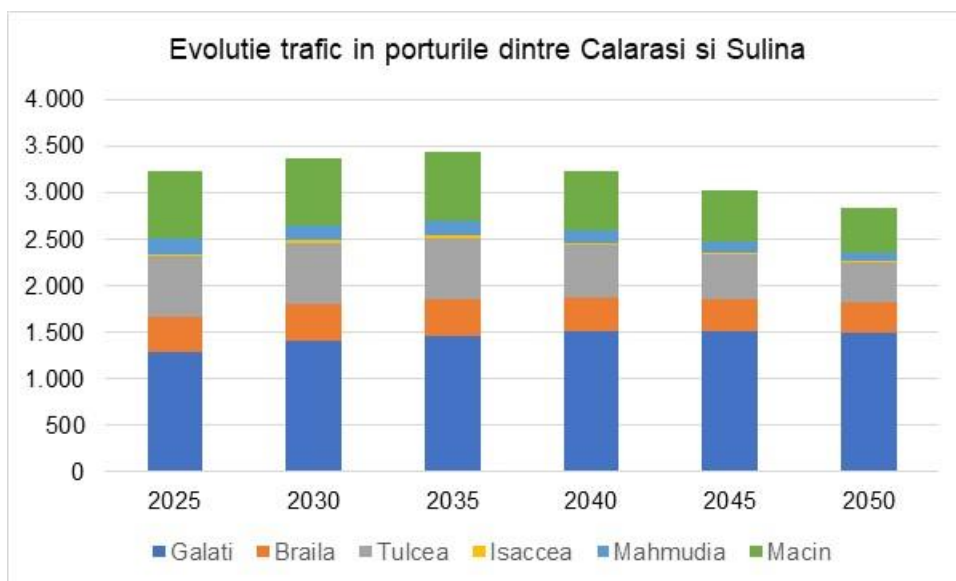
- De asemenea, în cazul diversificării mărfurilor manipulate (ex. orientarea către mărfuri containerizate) prin atragerea acestora de pe alte moduri de transport, oricare dintre porturi ar necesita lucrări de adaptare și modernizare.

IV.3.2.2.2 Brațele Dunării, între Călărași și Sulina

- În niciunul dintre anii de prognoză, volumul total al traficului de marfă manipulată în cele șase porturi nu va depăși 3.500 mii tone.
- În niciunul dintre porturi, traficul maxim previzionat nu va depăși traficul maxim înregistrat în perioada 2019-2022 și cu atât mai mult capacitatea infrastructurii existente.
- În fiecare an de prognoză,
 - Produsele de carieră și alte materiale de construcții reprezintă 35-50% din totalul mărfurilor manipulate în cele șase porturi,
 - Minereurile, cărbunele și produsele din metal (împreună) reprezintă între 15 și 20%,
 - Cerealele reprezintă în jur de 10-15%.
- Portul **Galați** va înregistra cel mai ridicat nivel al traficului (1.506 mii tone în 2040), fiind urmat de Portul **Măcin** (732 mii tone în 2035) și Portul **Tulcea** (654 mii tone în 2035).

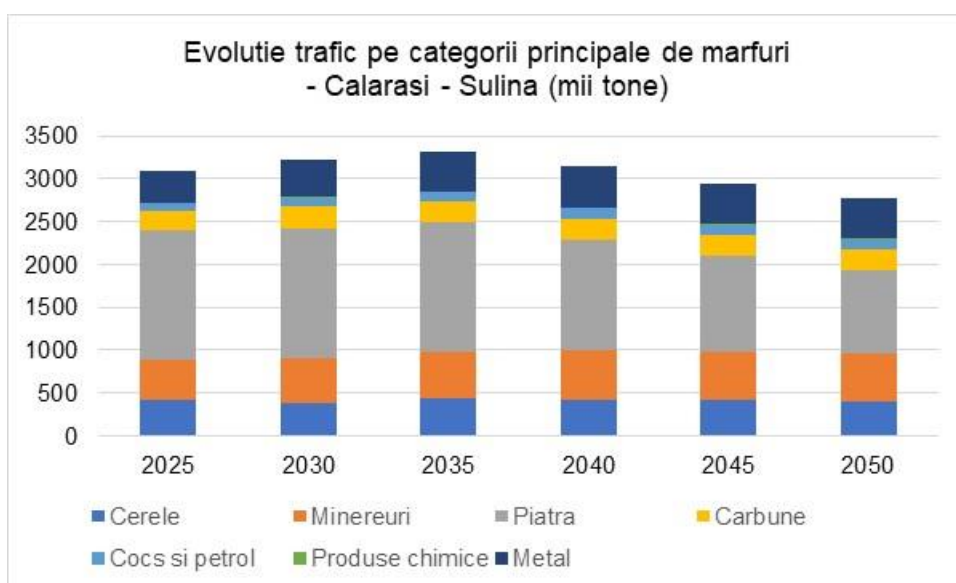
Tabel IV.39 Evoluție trafic Călărași - Sulina per port (mii tone)

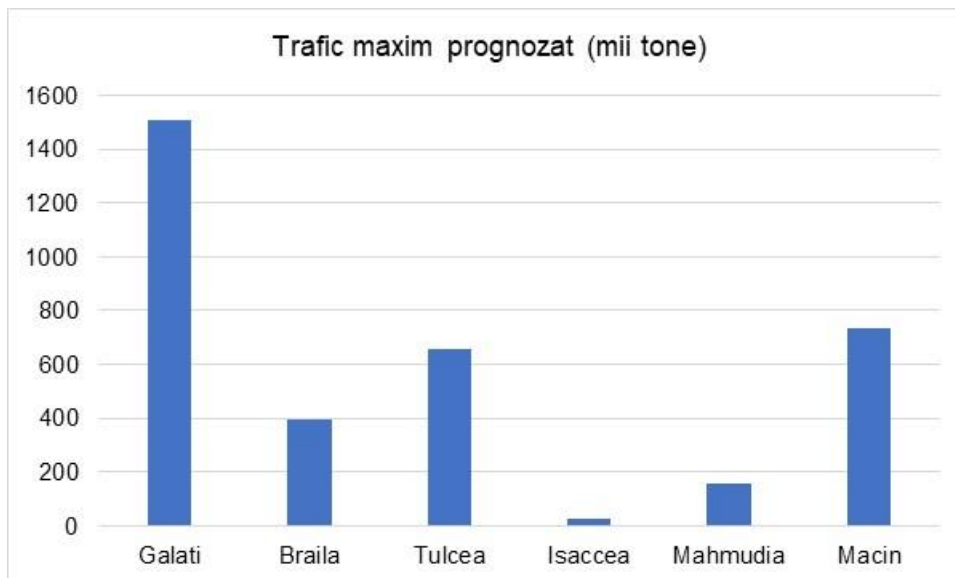
Nr	Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX	LOC
1	Galați	1.277	1.410	1.461	1.506	1.502	1.498	1506	1
2	Brăila	382	389	394	369	346	326	394	4
3	Tulcea	654	654	654	562	483	416	654	3
4	Isaccea	27	27	27	23	20	17	27	6
5	Mahmudia	159	159	159	137	118	101	159	5
6	Măcin	729	731	732	635	551	479	732	2
	TOTAL	3.229	3.370	3.429	3.233	3.020	2.836		



Tabel IV.40 Evoluție trafic Călărași - Sulina per categorii de mărfuri (mii tone)

Categoriile de mărfuri	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	412	373	437	425	414	403
Minereuri	472	526	546	566	566	566
Piatră	1.516	1.516	1.516	1.302	1.118	960
Cărbune	227	263	236	248	248	248
Cocs și petrol	90	104	109	115	115	115
Produse chimice	11	11	11	11	11	11
Metal	374	433	455	478	478	478
TOTAL	3100	3226	3310	3145	2950	2781





Concluzii pentru porturile amplasate pe brațele Dunării, între Călărași și Sulina:

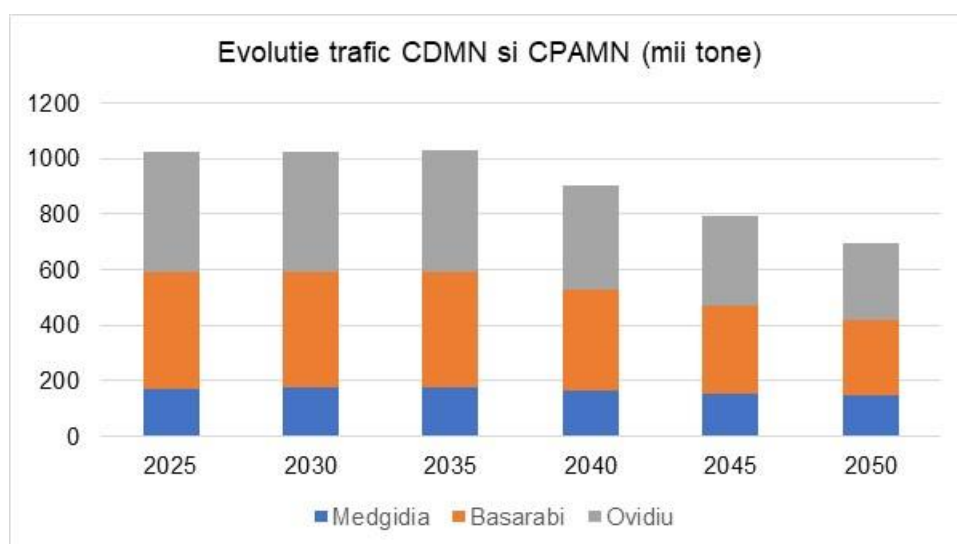
- În condițiile în care traficul nu va înregistra creșteri spectaculoase ca urmare a unor evenimente neprevăzute, nu este necesară creșterea capacității porturilor existente.
- Prin excepție, utilizarea infrastructurii existente pentru operarea containerelor (Platforma Multimodală Galați) ar putea presupune o reevaluare a capacității disponibile pentru manipularea fluxurilor tradiționale.
- Traficul în Porturile Tulcea, Măcin, Mahmudia și Isaccea urmează un trend descendent.
- Este necesară o „specializare” pe categorii de mărfuri a porturilor Galați și Brăila, eventual elaborarea unui Master Plan de dezvoltare integrată a celor două porturi.

IV.3.2.2.3 *Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari*

- În niciunul dintre anii de prognoză volumul total al traficului de marfă manipulată în cele trei porturi nu va depăși 1.100 mii tone.
- În niciunul dintre porturi, traficul maxim previzionat nu va depăși traficul maxim înregistrat în perioada 2019-2022 și cu atât mai mult capacitatea infrastructurii existente.
- În fiecare an de prognoză, materialele de construcții reprezintă peste 87% din trafic.
- Porturile Ovidiu și Basarabi înregistrează volume comparabile de trafic, înregistrându-se o tendință de scădere.

Tabel IV.41 Evoluție trafic CDMN și CPAMN (mii tone)

Nr	Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX	LOC
1	Medgidia	173	175	176	165	155	146	176	3
2	Basarabi	416	417	417	362	315	274	417	2
3	Ovidiu	435	435	435	373	321	275	435	1
	TOTAL	1023	1026	1028	900	790	695		



Concluzii pentru porturile amplasate pe Canalele Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă – Midia - Năvodari:

- În condițiile în care traficul nu va înregistra creșteri spectaculoase ca urmare a unor evenimente neprevăzute, nu este necesară creșterea capacității porturilor existente.

IV.3.3 Previziuni privind originea – destinația traficului

Matricele Origine – Destinație pentru anii de prognoză 2030, 2040 și 2050 au fost dezvoltate pe categorii de mărfuri pornind de la fluxurile origine – destinație identificate pentru perioada 2019 – 2020 și descrise anterior.

IV.3.3.1 Matricele origine – destinație pentru cereale

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de cereale sunt următoarele:

- Cereale (și alte produse agricole) încărcate în porturile fluviale situate pe sectorul Baziaș – Cernavodă cu destinația Port Constanța în vederea exportului pe nave maritime;
- Cereale (și alte produse agricole) încărcate în porturile fluviale situate pe sectorul Baziaș – Cernavodă în vederea exportului direct în alte state riverane;

IV.3.3.2 Matricele Origine – Destinație pentru minereuri de fier

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de minereuri de fier sunt următoarele:

- Importurile Portului Galați realizate direct (din Ucraina) sau prin Portul Constanța (pe nave maritime) pentru a fi utilizate în industria siderurgică locală;
- Importurile prin Portul Constanța pe Dunăre (din Bulgaria);
- Importurile Portului Călărași realizate direct (din Bulgaria) sau prin Portul Constanța (pe nave maritime) pentru a fi utilizate în industria siderurgică locală;
- Importurile Portului Zimnicea direct din Bulgaria pentru a fi utilizate în industria locală.

Tabel IV.45 Matrice Origine – Destinație – Minereuri de fier – 2030 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Călărași	Zimnicea	Extern
ORIGINE	Galați	0	0	0	0	0
	Constanța	158	0	114	0	0
	Călărași	0	0	0	0	0
	Zimnicea	0	0	0	0	0
	Extern	368	68	114	8	0

Tabel IV.46 Matrice Origine – Destinație – Minereuri de fier – 2040 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Călărași	Zimnicea	Extern
ORIGINE	Galați	0	0	0	0	0
	Constanța	170	0	123	0	0
	Călărași	0	0	0	0	0
	Zimnicea	0	0	0	0	0
	Extern	396	74	123	8	0

Tabel IV.47 Matrice Origine – Destinație – Minereuri de fier – 2050 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Călărași	Zimnicea	Extern
ORIGINE	Galați	0	0	0	0	0
	Constanța	170	0	123	0	0
	Călărași	0	0	0	0	0
	Zimnicea	0	0	0	0	0
	Extern	396	74	123	8	0

IV.3.3.3 Matricele Origine – Destinație pentru produse de carieră și alte materiale de construcții

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de produse de carieră și alte materiale de construcții sunt următoarele:

- Produse de carieră descărcate în Portul Tulcea din Porturile Mahmudia, Măcin și Isaccea; materialele descărcate în Portul Tulcea sunt transportate către destinația finală utilizând alte moduri de transport;
- Produse descărcate în Portul Brăila provenind din Portul Măcin, încărcate în Portul Brăila pentru a fi transportate pe Dunăre în Porturile Giurgiu și Oltenița sau pentru a fi exportate în Ucraina sau Republica Moldova;

- Produse exportate direct din Portul Măcin în Ucraina sau Rep. Moldova;
- Produsele de carieră încărcate în Portul Cernavodă, descărcate în Portul Ovidiu (balastieră) sau în Porturile Giurgiu și Turnu Măgurele pentru uzul local;
- Produse de balastieră încărcate în Portul Basarabi pentru a fi transportate în Portul Constanța;
- Produse importate prin Porturile Medgidia și Ovidiu (nu este certă sursa acestor importuri);
- Produse de carieră și alte materiale de construcții exportate prin Portul Constanța către Serbia;
- Exporturi din Portul Tulcea către Ucraina sau Rep. Moldova;
- Material dragat din Dunăre și descărcat în Portul Ovidiu.

Tabel IV.48 Matrice Origine – Destinație – Produse de carieră și alte materiale de construcții – 2030
(mii tone)

PORT		DESTINAȚIE													
		Mahmudia	Tulcea	Isaccea	Braila	Macin	Cernavoda	Ovidiu	Constanta	Basarabi	Medgidia	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Extern
ORIGINE	Mahmudia	0,0	159,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tulcea	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Isaccea	0,0	27,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,7	17,6	0,0	21,2
	Macin	0,0	463,9	0,0	79,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	135,7
	Cernavoda	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	373,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	13,6	0,0
	Ovidiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	954,6
	Basarabi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	385,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Extern	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13	0,0	0	69	0,0	0,0	0,0	0,0
Dragaje	0,0	0,0	0,0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	

Tabel IV.49 Matrice Origine – Destinație – Produse de carieră și alte materiale de construcții – 2040
(mii tone)

PORT		DESTINAȚIE													
		Mahmudia	Tulcea	Isaccea	Braila	Macin	Cernavoda	Ovidiu	Constanta	Basarabi	Medgidia	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Extern
ORIGINE	Mahmudia	0,0	136,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tulcea	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
	Isaccea	0,0	23,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,3	15,2	0,0	18,2
	Macin	0,0	398,3	0,0	67,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	116,6
	Cernavoda	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	321,2	0,0	0,0	0,0	0,0	4,7	11,7	0,0
	Ovidiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	819,7
	Basarabi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	331,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Extern	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11	0,0	0	59	0,0	0,0	0,0	0,0
Dragaje	0,0	0,0	0,0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	

Tabel IV.50 Matrice Origine – Destinație – Produse de carieră și alte materiale de construcții – 2050
(mii tone)

PORT		DESTINAȚIE													
		Mahmudia	Tulcea	Isaccea	Braila	Macin	Cernavoda	Ovidiu	Constanta	Basarabi	Medgidia	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Extern
ORIGINE	Mahmudia	0,0	101,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tulcea	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
	Isaccea	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0	11,2	0,0	13,5
	Macin	0,0	293,8	0,0	50,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	86,0
	Cernavoda	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	236,8	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	8,6	0,0
	Ovidiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	604,5
	Basarabi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	244,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
	Extern	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8	0,0	0	44	0,0	0,0	0,0	0,0
Dragaje	0,0	0,0	0,0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	

IV.3.3.4 Matricele Origine – Destinație pentru cărbune

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022 și eliminând fluxurile legate de transportul cărbunelui pentru a fi utilizat ca sursă de producere a energiei, principalele fluxuri de cărbune sunt următoarele:

- Importuri pentru industria siderurgică din Galați prin Porturile Galați și Brăila din Ucraina și prin Portul Constanța, pe nave maritime, transportate ulterior pe Dunăre în Portul Galați;
- Transporturi din Portul Constanța în Portul Medgidia pentru producția de bricheți (acest flux va dispărea după 2030);
- Exporturi prin Portul Constanța către Ungaria și Serbia (cel mai probabil din importuri pe nave maritime).

Tabel IV.51 Matrice Origine – Destinație – Cărbune – 2030 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Brăila	Constanța	Medgidia	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Brăila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanța	44,9	0,0	0,0	50,0	574,1
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	179,7	38,1	0,0	0,0	0,0

Tabel IV.52 Matrice Origine – Destinație – Cărbune – 2040 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Brăila	Constanța	Medgidia	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Brăila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanța	49,6	0,0	0,0	0,0	481,3
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	198,5	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabel IV.53 Matrice Origine – Destinație – Cărbune – 2050 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Brăila	Constanța	Medgidia	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Brăila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanța	49,6	0,0	0,0	0,0	481,3
	Medgidia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	198,5	0,0	0,0	0,0	0,0

IV.3.3.5 Matricele Origine – Destinație pentru cocs și produse rafinate din petrol

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de cocs și produse rafinate din petrol sunt următoarele:

- Produse rafinate din petrol încărcate în Portul Constanța și descărcate în Portul Giurgiu (depozit de combustibil Mol);
- Exporturi de produse rafinate din petrol din Portul Constanța către alte țări riverane (Bulgaria, Serbia, Rep. Moldova);
- Exporturi de cocs din Portul Galați în Rep. Moldova;

- Importuri și exporturi realizate în/din Portul Drobeta-Turnu Severin din/în Austria, Ungaria, Serbia, Croația (depozite de combustibil OMV);
- Importuri de produse rafinate din petrol în Portul Giurgiu (Ungaria) și exporturi de produse rafinate din petrol din Portul Giurgiu (cel mai probabil către Bulgaria);
- Fluxuri interne în Portul Constanța (cel mai probabil între zona Midia și zona Constanța).

Tabel IV.54 Matrice Origine – Destinație – Cocs și produse rafinate din petrol – 2030 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	52,0	0,0	0,0	52,0
	Constanța	0,0	219,0	155,6	0,0	606,2
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6
	Drobeta	0,0	0,0	0,0	0,0	73,7
	Extern	0,0	0,0	105,5	41,4	0,0

Tabel IV.55 Matrice Origine – Destinație – Cocs și produse rafinate din petrol – 2040 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	57,4	0,0	0,0	57,4
	Constanța	0,0	176,2	114,7	0,0	494,9
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9
	Drobeta	0,0	0,0	0,0	0,0	54,3
	Extern	0,0	0,0	77,8	30,6	0,0

Tabel IV.56 Matrice Origine – Destinație – Cocs și produse rafinate din petrol – 2050 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE				
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	57,4	0,0	0,0	57,4
	Constanța	0,0	123,2	68,7	0,0	354,2
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2
	Drobeta	0,0	0,0	0,0	0,0	32,5
	Extern	0,0	0,0	46,6	18,3	0,0

IV.3.3.6 Matricele Origine – Destinație pentru produse chimice

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de produse chimice sunt următoarele:

- Importuri de produse chimice în Porturile Galați și Brăila (Serbia, alt stat riveran; nu este certă originea acestor importuri);
- Importuri de produse chimice în Portul Constanța (Serbia, Ungaria, Austria etc.);

- Distribuția produselor chimice din Portul Constanța (importate pe nave maritime) către porturile fluviale de pe sectorul Baziaș – Călărași;
- Importul direct de produse chimice în porturile fluviale (Călărași, Oltenița, Giurgiu, Bechet, Calafat, Drobeta-Turnu Severin, Orșova, Moldova Veche) cel mai probabil din Serbia, Ungaria, Austria;
- Exportul de produse chimice din Portul Giurgiu, cel mai probabil către Bulgaria.

Tabel IV.57 Matrice Origine – Destinație – Produse chimice – 2030 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE												
		Galati	Braila	Constanta	Calarasi	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Bechet	Calafat	Drobeta Turnu Severin	Orsova	Moldova Veche	Extern
ORIGINE	Galati	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0,0	11,2	0,0	33,4	10,0	0,4	0,0	59,3	0,0	0,0	0,0
	Calarasi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bechet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Calafat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Drobeta Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Orsova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Moldova Veche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	4,4	6,6	1.645,1	3,7	20,2	93,3	0,0	0,9	11,7	6,6	58,9	0,5	0,0

Tabel IV.58 Matrice Origine – Destinație – Produse chimice – 2040 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE												
		Galati	Braila	Constanta	Calarasi	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Bechet	Calafat	Drobeta Turnu Severin	Orsova	Moldova Veche	Extern
ORIGINE	Galati	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0%	11,2	0,0	33,4	10,0	0,4	0,0	59,3	0,0	0,0	0,0
	Calarasi	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bechet	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Calafat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Drobeta Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Orsova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Moldova Veche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	4,4	6,6	1.645,1	3,7	20,2	93,3	0,0	0,9	11,7	6,6	58,9	0,5	0,0

Tabel IV.59 Matrice Origine – Destinație – Produse chimice – 2050 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE												
		Galati	Braila	Constanta	Calarasi	Oltenita	Giurgiu	Turnu Magurele	Bechet	Calafat	Drobeta Turnu Severin	Orsova	Moldova Veche	Extern
ORIGINE	Galati	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Braila	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Constanta	0,0	0,0	0%	11,4	0,0	33,9	10,1	0,4	0,0	60,1	0,0	0,0	0,0
	Calarasi	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Oltenita	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Giurgiu	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,7
	Turnu Magurele	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bechet	0,0	0,0	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Calafat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Drobeta Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Orsova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Moldova Veche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	4,5	6,7	1.667,4	3,8	20,5	94,6	0,0	1,0	11,8	6,7	59,7	0,5	0,0

IV.3.3.7 Matricele Origine – Destinație pentru metal și produse din metal

Conform fluxurilor identificate prin analiza traficului înregistrat în perioada 2019-2022, principalele fluxuri de metale și produse din metal sunt următoarele:

- Exporturi din Portul Galați direct către Serbia, Ungaria, Bulgaria sau prin Portul Constanța;
- Exporturi și importuri prin Portul Constanța din / în alte state riverane;
- Importuri prin Porturile Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin și Orșova din alte state riverane (Austria, Croația, Bulgaria);
- Exporturi din Porturile Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin către Bulgaria;
- Importuri și exporturi ale Portului Giurgiu prin Portul Constanța.

Tabel IV.60 Matrice Origine – Destinație – Metal și produse din metal – 2030 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE					
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta-Turnu Severin	Orșova	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	190,6	0,0	0,0	0,0	242,5
	Constanța	0,0	0,0	9,2	0,0	0,0	100,0
	Giurgiu	0,0	7,2	0,0	0,0	0,0	3,3
	Drobeta-Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4
	Orșova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	0,0	103,1	111,3	76,2	14,2	0,0

Tabel IV.61 Matrice Origine – Destinație – Metal și produse din metal – 2040 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE					
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta-Turnu Severin	Orșova	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	210,5	0,0	0,0	0,0	267,9
	Constanța	0,0	0,0	10,1	0,0	0,0	100,0
	Giurgiu	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	3,6
	Drobeta-Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5
	Orșova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	0,0	124,4	123,0	84,1	15,7	0,0

Tabel IV.62 Matrice Origine – Destinație – Metal și produse din metal – 2050 (mii tone)

PORT		DESTINAȚIE					
		Galați	Constanța	Giurgiu	Drobeta-Turnu Severin	Orșova	Extern
ORIGINE	Galați	0,0	210,5	0,0	0,0	0,0	267,9
	Constanța	0,0	0,0	10,1	0,0	0,0	100,0
	Giurgiu	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	3,6
	Drobeta-Turnu Severin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5
	Orșova	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Extern	0,0	124,4	123,0	84,1	15,7	0,0

***CAPITOLUL V - ANALIZA ECONOMICĂ ȘI PLANURILE DE
DEZVOLTARE TERITORIALĂ DIN ZONA DE INFLUENȚĂ A
PORTURILOR. GHID DE PRIORITIZARE A INVESTIȚIILOR ÎN
DOMENIUL NAVAL***

V.1.ANALIZA PREVIZIUNILOR RAPORTATĂ LA CAPACITATEA PORTURILOR ȘI LA ARIA DESERVITĂ

V.1.1. Criteriul de definire a ariei deservite

Analiza previziunilor raportată la capacitatea porturilor și la aria deservită are ca scop evaluarea traficului maxim prognozat, per total și pe categorii de mărfuri, pentru porturi care deserveșc total sau parțial aceeași arie geografică (hinterland) în vederea identificării posibilităților de concentrare a operațiunilor într-un număr mai redus de porturi și/sau de specializare a porturilor pe categorii de mărfuri.

Criteriul ariei geografice este mai puțin relevant în cazul porturilor, impotantă fiind activitatea economică locală/ regională care generează sau atrage trafic.

De exemplu, Portul Măcin, fără a deservi o arie geografică importantă, este generator de trafic prin simplul fapt că este amplasat lângă o carieră de piatră. Portul Isaccea se află într-o situație similară. Porturile Ovidiu și Basarabi atrag și generează trafic întrucât în imediata vecinătate a acestora funcționează balastiere. Porturile amplasate pe sectorul Baziaș – Cernavodă generează trafic pentru că sunt amplasate în imediata vecinătate a celor mai productive exploatări agricole.

Din acest motiv, așa cum am arătat mai sus, previziunile noastre au pornit de la ipoteze privind o anumită activitate economică (sau variabilele independente care influențează acea activitate economică). De exemplu, chiar dacă aria geografică deservită teoretic de Portul Drobeta Turnul Severin ar putea fi parțial deservită de Portul Calafat, acest lucru nu se va întâmpla întrucât depozitele de combustibil de la Drobeta-Turnu Severin nu vor utiliza niciodată Portul Calafat.

În acest context, trebuie semnalat faptul că există riscul ca închiderea totală a unui port sau închiderea acestuia pentru o anumită categorie de marfă cu intenția redirecționării mărfurilor respective către un alt port apropiat să conducă la pierderea completă a respectivului trafic pentru transportul pe căi navigabile.

Astfel, pentru definirea unei arii geografice deservită de fiecare port a fost necesară, în primul rând, stabilirea criteriului care stă la baza definirii ariei geografice deservite de un anumit port.

Întrucât, independent de capacitatea și facilitățile pe care le oferă și de orice aranjamente comerciale și logistice, atractivitatea unui port depinde de accesibilitatea acestuia pe drumuri sau căi ferate, criteriul care a stat la baza definirii ariei deservite a fost timpul de acces al unui port utilizând infrastructura rutieră existentă.

Nu a fost luată în considerare accesibilitatea pe calea ferată întrucât nu toate porturile dispun de acces feroviar, iar criteriul nu ar fi fost aplicabil în mod unitar. Evident, porturile care dispun de acces feroviar prezintă o atractivitate mai mare, dar acesta ar trebui să constituie un criteriu distinct în prioritizarea investițiilor pentru dezvoltarea/modernizarea porturilor.

V.1.2. Sectorul Baziaș – Călărași

Pentru porturile amplasate pe sectorul Baziaș – Călărași a fost stabilit un timp de acces de 90 de minute din următoarele motive:

- Un timp de acces mai redus ar fi limitat semnificativ aria deservită de porturi înspre nord; de exemplu, în cazul Portului Corabia limitarea ariei deservite la un timp de acces de 60 de minute nu ar permite nici măcar atingerea limitei nordice a județului Olt (județ în care este amplasat Portul Corabia), iar Portul Giurgiu abia dacă este accesibil în 60 de minute din autostrăzile A1 și A2.
- Un timp de acces mai mare ar fi condus la creșterea ariilor deservite de două sau mai multe

porturi.

Luând în considerare acest timp de accesibilitate pentru 11 dintre porturi, se constată suprapuneri semnificative între ariile deservite de acestea (a se vedea harta de mai jos). Se constată următoarele:

Tabel V.1 Analiza ariilor deservite – Sectorul Baziaș – Cernavodă (exclusiv)

PORTURI	Analiza ariilor deservite
MOLDOVA VECHĂ	<ul style="list-style-type: none"> • Singurul port cu o arie deservită relativ independentă.
ORSOVA – DROBETA – TURNU SEVERIN	<ul style="list-style-type: none"> • Aria asociată Portului Orșova poate fi integral deservită de Portul Drobeta-Turnu Severin. • O parte din aria asociată Portului Drobeta-Turnu Severin poate fi deservită de Portul Calafat, dar în cele două porturi nu se operează aceleași categorii de mărfuri (Calafat – cereale și produse chimice; Drobeta-Turnu Severin – produse petroliere și produse din metal).
CALAFAT – BECHET	<ul style="list-style-type: none"> • Aria asociată Portului Bechet poate fi deservită de Porturile Calafat și Corabia. • În toate porturile se operează preponderent aceleași categorii de mărfuri: cereale și produse chimice. Volumul maxim total previzionat al celor 3 porturi este de 600.000 tone în anul 2035. • Portul Calafat are capacitatea de a prelua și traficul din Bechet oferind, totodată, și facilitățile RoRo pe care le oferă Bechet.
CORABIA – TURNU MĂGURELE	<ul style="list-style-type: none"> • Ariile alocate celor 2 porturi se suprapun considerabil. Oricare dintre porturi ar avea capacitatea de a prelua traficul celuilalt. • Portul Turnu Măgurele a fost recent reabilitat. Proiectul de reabilitare a Portului Corabia, deși aprobat spre finanțare în cadrul POIM, nu a fost demarat. Portul Corabia prezintă dezavantajul colmatării frecvente a canalului de acces în port.
ZIMNICEA – GIURGIU – OLTENITA – CALARASI	<ul style="list-style-type: none"> • Porturile Giurgiu și Călărași sunt cele pentru care se previzionează cele mai ridicate niveluri de trafic pentru sectorul Baziaș – Cernavodă. • Traficul operat în Portul Zimnicea este nesemnificativ (18.000 tone), din care aprox. 10.000 tone cereale și 8.000 tone minereuri de fier asociate industriei locale. Ambele categorii de mărfuri ar putea fi operate în Portul Giurgiu, dar există riscul ca acest trafic să se orienteze spre alte moduri de transport (cantități mici, creșterea costurilor de transport în cazul transferului repetat de la un mod de transport la altul). • Aria alocată Portului Oltenița este integral acoperită de Porturile Giurgiu și Călărași în proporții aproximativ egale. Fiecare dintre cele 2 porturi ar avea capacitatea de a prelua cerealele și produsele chimice operate în Portul Oltenița, dar în Portul Oltenița se descarcă și produse de carieră/ materiale de construcții provenite din zona Galați - Tulcea.

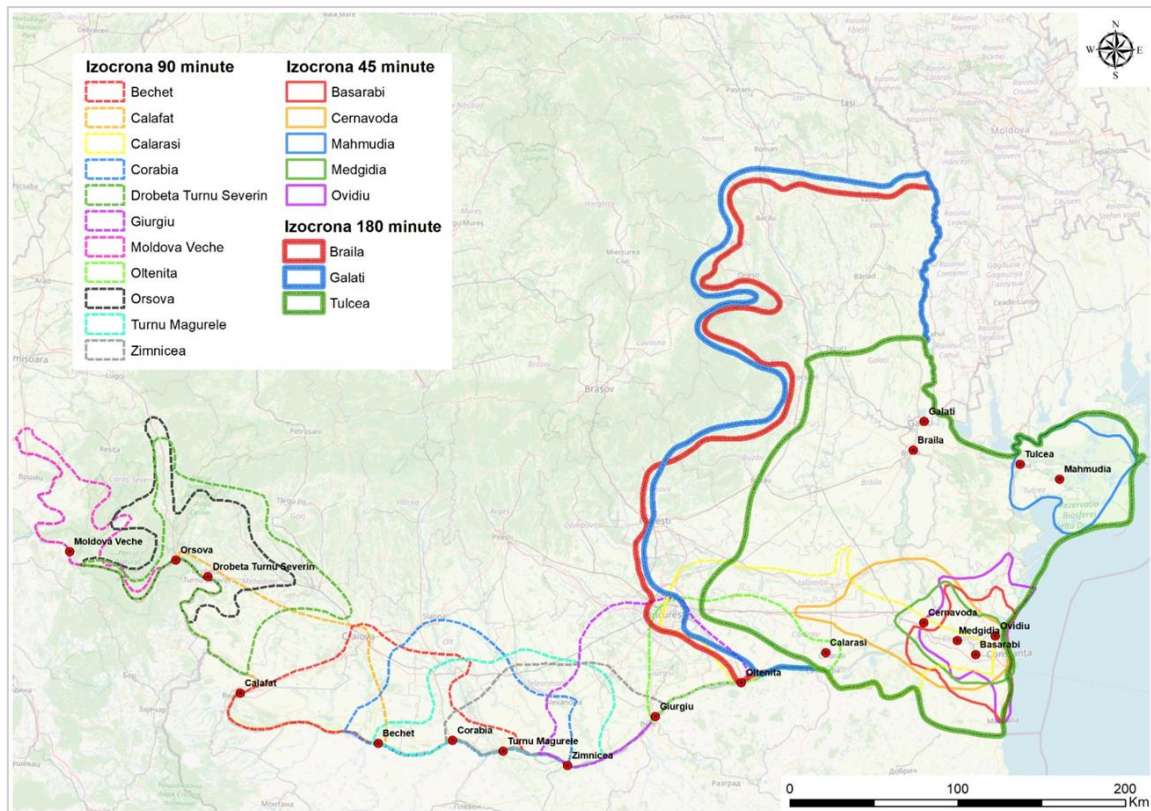


Figura V.1.1. Ariile deservite de porturi

V.1.3. Brațele Dunării, între Călărași și Sulina

Ariile geografice deservite de cele șase porturi amplasate pe brațele Dunării este necesar a fi definite distinct, în funcție de categoriile de mărfuri pe care le operează.

Porturile Isaccea, Măcin (inclusiv Turcoaia și Gura Arman) și Mahmudia își desfășoară activitatea în strânsă legătură cu carierele de piatră, granit și calcar din imediata apropiere. Prin urmare, nu se poate pune problema transferului traficului către un alt port apropiat atât din cauza particularităților zonei (preponderent apă, infrastructură rutieră slab dezvoltată), cât și din cauza costurilor de transport care ar crește semnificativ.

În ceea ce privește Porturile Galați, Brăila și Tulcea, ariile alocate au fost definite luând în considerare un timp maxim de acces de 180 de minute astfel încât să poată fi acoperite integral sudul Moldovei și Delta Dunării.

Datorita proximității Porturilor Brăila și Galați, ariile alocate acestora sunt aproximativ identice. Aria alocată Portului Tulcea poate fi integral acoperită de oricare dintre cele două porturi (Brăila sau Galați).

Având în vedere proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier și feroviar în zonele deservite (Podul Brăila, autostrada A7 și drumurile expres Buzău – Brăila – Galați, Brăila – Tulcea, Tulcea – Constanța, calea ferată Ploiești – Roman și ramificațiile spre est ale acesteia), în cazul celor trei porturi ar trebui să se pună problema specializării pe categorii de marfă, ceea ce s-a avut în vedere și la dezvoltarea previziunilor.

Principala funcție a Portului Tulcea este aceea de punct de descărcare a produselor de carieră provenite de la Porturile Mahmudia, Isaccea și Măcin. Produsele sunt fie utilizate de balastierele din zonă, fie sunt transportate către alte destinații utilizând alte moduri de transport decât căile navigabile.

Diferențierea între Porturile Galați și Brăila din punctul de vedere al categoriilor de mărfuri operate pare a fi dificilă din cauza facilităților suplimentare de care beneficiază Portul Galați (cale ferată cu ecartament larg, accesibilitate mai bună). Totuși, dezvoltarea infrastructurii de transport terestru și finalizarea proiectelor de investiții aflate în curs în cele 2 porturi ar trebui să contribuie la separarea naturală a fluxurilor pe categorii de mărfuri.

În mod evident, Portul Galați va continua să funcționeze în strânsă legătură cu industria siderurgică locală (minereuri de fier, produse din metal, cărbune, cocs). În plus, în urma finalizării investiției privind Platforma Multimodală este posibil să se genereze trafic suplimentar, de așteptat containerizat, care să schimbe oarecum configurația previziunilor de trafic.

În mod rezonabil, Portul Brăila ar trebui să preia fluxuri de cereale și produse chimice (îngrășăminte).

V.1.4. Canalele Dunării (Cernavodă – Marea Neagră)

Având în vedere distanțele relativ reduse dintre porturile Cernavodă, Basarabi, Medgidia și Ovidiu, proximitatea Portului Constanța și infrastructura de transport terestru relativ slab dezvoltată, ariile geografice alocate acestora au fost definite luând în considerare un timp maxim de acces de doar 45 de minute.

Chiar și în aceste condiții, ariile deservite de cele patru porturi se suprapun semnificativ.

Și în acest caz, analiza ariei deservite ar trebui să aibă în vedere mai degrabă activitățile economice din zonă decât strict o arie geografică.

Activitatea Portului Cernavodă este strâns legată de carierele din zonă. Activitatea Porturilor Basarabi și Ovidiu este legată de activitatea balastierelor din apropiere. Singurul port în care se operează atât cereale, cât și produse de carieră este Portul Medgidia.

În ciuda faptului că ariile geografice deservite se suprapun, este puțin probabilă fezabilitatea preluării traficului de la un port la altul.

V.2. RECOMANDĂRI PRIVIND OPTIUNILE DE INVESTIȚII LEGATE DE INFRASTRUCTURA PORTUARĂ

Conform analizei și prognozelor de mai sus, traficul în porturile fluviale este în declin. Toate porturile au înregistrat deja în trecut nivelul maxim al traficului. Prin urmare, nu se justifică o creștere a capacității porturilor în condițiile menținerii tuturor porturilor în operare.

V.2.1. Sectorul Baziaș – Călărași

Conform previziunilor de trafic, capacitatea niciunui dintre porturi nu va fi depășită până în 2050. Capacitatea fiecărui port a fost estimată luând în considerare utilizarea unui singur flux de descărcare/încărcare a barjelor sau a navelor fluviale.

Dintre cele 17 porturi identificate pe sectorul Baziaș – Călărași (pe malul românesc al Dunării), șase porturi nu au înregistrat trafic deloc în perioada analizată (2019-2022). În funcție de potențialul zonei și de alte facilități existente, acestea pot fi reamenajate ca porturi turistice.

Tabel V.2 Opțiuni porturi amplasate pe Sectorul Baziaș - Călărași

Port	Opțiunea 1	Opțiunea 2
Moldova Veche	Menținere la capacitatea actuală, întreținere	
Orșova	Menținere la capacitatea actuală, întreținere	Conservare/ Preluarea traficului de către Portul Drobeta-Turnu Severin
Drobeta-Turnu Severin	Modernizare, fără creșterea capacității	Modernizare, cu o ușoară creștere a capacității pentru preluarea, în timp, a traficului de la Portul Orșova
Calafat	Modernizare, fără creșterea capacității	Modernizare, cu o ușoară creștere a capacității pentru preluarea, în timp, a traficului de la Portul Bechet
Bechet	Menținere la capacitatea actuală, întreținere	Conservare/ Preluarea traficului de către Portul Calafat
Corabia	Modernizare, fără creșterea capacității	Conservare/ Preluarea traficului de către Portul Turnu Măgurele (reabilitat)
Turnu Măgurele	Modernizare, fără creșterea capacității	Modernizare, cu o ușoară creștere a capacității pentru preluarea, în timp, a traficului de la Portul Corabia
Zimnicea	Menținere sau conservare, în funcție de industria locală (CL Zimnicea); traficul rezidual poate fi preluat de Portul Giurgiu sau de alte moduri de transport (volum nesemnificativ – 20.000 tone/ an)	
Giurgiu	Modernizare, eventual creșterea capacității pentru asigurarea specializării unor zone portuare pe categorii de mărfuri și pentru	Modernizare, eventual creșterea capacității pentru asigurarea specializării unor zone portuare pe categorii de mărfuri, fără preluarea traficului de la Portul Oltenița.

Port	Opțiunea 1	Opțiunea 2
	preluarea traficului de la Portul Oltenița	
Oltenița	Conservare și preluarea traficului de către Portul Giurgiu	Reabilitare, fără creșterea capacității
Călărași	Modernizare, cu o ușoară creștere de capacitate pentru preluarea unei părți din traficul Portului Oltenița	Modernizare, fără creșterea capacității, fără preluarea traficului de la alte porturi

În opinia noastră, **Opțiunea 2** este cea care ar trebui avută în vedere strict din perspectiva previziunilor de trafic, dar **pentru adoptarea unei decizii ar fi necesară o analiză cost-beneficiu luând în considerare costurile și beneficiile pe care le presupune fiecare opțiune.**

V.2.2. Brațele Dunării, între Călărași și Sulina

În ceea ce privește Porturile Măcin, Mahmudia și Isaccea, se recomandă menținerea acestora la capacitatea existentă, cu luarea în considerare a lucrărilor de reabilitare și modernizare acolo unde este cazul. Portul Isaccea a fost recent reabilitat.

Sunt necesare **lucrări de modernizare în Portul Măcin** (inclusiv Turcoaia și Gura Arman), port cu un trafic semnificativ în care condițiile de operare sunt precare.

Lucrări de reabilitare ar putea fi avute în vedere și în **cazul Portului Mahmudia** (fără creșterea capacității și fără modernizări semnificative, din perspectiva traficului de marfă).

Portul Tulcea necesită lucrări de reabilitare și modernizare. Creșterea capacității acestuia ar putea fi avută în vedere doar în cazul în care s-ar avea în vedere preluarea traficului pentru anumite categorii de mărfuri de la Porturile Galați sau Brăila.

Pentru Porturile Galați, Brăila și Tulcea, recomandăm dezvoltarea unui Master Plan integrat sau cel puțin o analiză cost-beneficiu globală, a tuturor investițiilor recent realizate, a celor în curs și, eventual, a celor previzionate (un proiect global), luând în considerare, totodată, previziunile de trafic integrate.

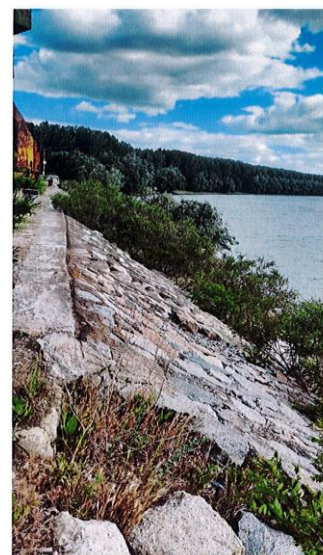


Figura V.2.1 Cheu Port Măcin (50% din traficul Portului Galați)

V.2.3. Canalele Dunării (Cernavodă – Marea Neagră)

Așa cum am arătat mai sus, Porturile Ovidiu, Basarabi și Cernavodă își desfășoară activitatea în strânsă legătură cu carierele și balastierele locale. Nu se pune problema unei creșteri de capacitate a niciunui dintre ele, dar nici nu poate fi luată în considerare preluarea traficului de la un port la altul. În cazul tuturor celor trei porturi pot fi avute în vedere lucrări de reabilitare și modernizare strict în legătură cu categoria de mărfuri pe care o operează în prezent.

În particular, în cazul Portului Basarabi sau Ovidiu ar putea fi luată în considerare o capacitate suplimentară pentru operarea cerealelor, dar doar în baza unei analize integrate (Basarabi – Ovidiu – Medgidia).

În cazul Portului Medgidia pot fi avute în vedere lucrări de reabilitare și, eventual, modernizare, dar fără creșterea capacității.

V.2.4. Investiții în căi navigabile

În ceea ce privește investițiile în sectorul naval, altele decât cele în infrastructura portuară, prioritare sunt acele investiții care vor contribui la creșterea navigabilității pe căile interioare în linie cu *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, care prevede ca etapă principală a reorientării către moduri de transport mai sustenabile, creșterea volumelor de transport pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte cu 50% până în 2050, față de nivelul din anul 2015.

În același timp, investițiile sunt motivate și de asumarea de a crește într-un mod durabil transportul de mărfuri pe Dunăre cu 15% între sfârșitul anului 2022 și sfârșitul anului 2026.

În acest sens, mai jos este prezentat necesarul de investiții în căile navigabile din sectorul de transport naval, concretizat în proiecte aflate în diferite stadii de implementare.

V.2.4.1. Dunărea navigabilă

Nr. crt.	Denumire proiect	Beneficiar	Valoare estimată (mil. EUR)	Stadiu
1	Fast Danube	AFDJ	142,9	studiu de fezabilitate în curs
2	Execuție lucrări în punctul critic Bala	AFDJ	171,9	studiu de fezabilitate în curs
3	Apărări de maluri pe Canalul Sulina	AFDJ	121	în implementare
4	Dezvoltarea și digitalizarea sistemului de semnalizare pe Dunărea maritimă și Fluvială (Achiziție și montare echipamente)	AFDJ	30	studiu de fezabilitate în curs
5	Îndesirea rețelei de sprijin pentru lucrările hidrografice pe Dunăre în scopul dezvoltării și întreținerii infrastructurii de	AFDJ	8	studiu de fezabilitate în

	cale navigabilă – execuție lucrări			curs
6	Reabilitarea și extinderea rețelei de stații hidrometrice folosite în întreținerea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării	AFDJ	6	studiu de fezabilitate în curs
7	Dotarea AFDJ Galați cu 2 buc. drage maritime noi	AFDJ	45	aprobare investiție în curs
TOTAL			524,8	

Cel mai important proiect pentru navigabilitatea pe Dunăre este *Fast Danube*, obiectivul etapei în curs fiind dezvoltarea soluțiilor tehnice necesare îmbunătățirii condițiilor de navigație pe sectorul româno-bulgar al Dunării și studiile de mediu asociate, precum și întocmirea documentației de licitație pentru etapa de proiectare tehnică și execuție lucrări.

În cadrul studiului de impact asupra mediului, se realizează și studiul privind vulnerabilitatea soluțiilor tehnice dezvoltate la efectele schimbărilor climatice, asupra zonei proiectului, situată în sectorul cu curgere liberă din aval de Porțile de Fier II și limita din aval a sectorului comun româno-bulgar, adică până la Silistra, pe o lungime de aproximativ 500km de fluviu. În cadrul studiului, au fost luate în considerare modul în care a evoluat fluviul Dunărea în ultimii 50/60 de ani și cum vor influența efectele schimbărilor climatice tendințele de evoluție a acestor parametri în perioada de timp până în anul 2100.

Aspectele analizate se referă în special la factorii cu influență asupra condițiilor de mediu, ca de exemplu factorii hidrologici (debit și nivel de apă), dar și la perioadele de secetă, generate de tendința de evoluție a temperaturilor și a precipitațiilor, precum și fenomenele extreme (cum ar fi fenomenele de apariție a ghețurilor pe Dunăre sau creșterea frecvenței de producere a ploilor convective).

V.2.4.2. Canale interioare

1. Canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia – Năvodari

Nr. crt.	Denumire proiect	Beneficiar	Valoare estimată (mil. EUR)	Stadiu
1	Modernizarea canalelor navigabile ale Dunării: canalul Dunăre - Marea Neagră și canalul Poarta Albă - Midia Năvodari, în vederea creșterii siguranței navigației	ACN	284	în pregătire implementare
2	Retehnologizarea ecluzei Năvodari, în vederea creșterii siguranței navigației	ACN	102	în pregătire implementare
3	Baraj stăvilor Cernavodă	ACN	10	în pregătire implementare
4	Parc fotovoltaic	ACN	10	studiu de fezabilitate în curs
TOTAL			396	

2. Canalul Dunăre – București

Nr. crt.	Denumire proiect	Beneficiar	Valoare estimată (mil. EUR)	Stadiu
1	Amenajare râul Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe	ACN	600	studiu de fezabilitate în curs
TOTAL			600	

3. Canalul Bega

Nr. crt.	Denumire proiect	Beneficiar	Valoare estimată (mil. EUR)	Stadiu
1	Modernizarea / dezvoltarea elementelor de infrastructură ale canalului navigabil Bega, având în vedere clasificarea acestuia ca și cale navigabilă interioară de importanță internațională	ACNB	va fi determinată în urma SF	propunere
2	Dezvoltarea coridorului Bega – Tisa – Dunăre prin ridicarea clasei căii navigabile Bega la parametrii competitivi pentru rețeaua TEN-T (dragaj capital, modernizare ecluză Uivar)	ACNB	va fi determinată în urma SF	propunere
3	Înființarea unui hub intermodal în vederea realizării unei conexiuni a canalului navigabil Bega cu rețeaua de transport rutier și feroviar existent	ACNB	va fi determinată în urma SF	propunere
TOTAL			-	

V.3 GHID DE DEZVOLTARE A PORTURILOR DIN ROMÂNIA

Introducere

Porturile din România fac parte din rețeaua europeană TEN-T. În funcție de importanța acestora, se clasifică în porturi care aparțin rețelei TEN-T Core (Centrală), respectiv rețelei TEN-T Comprehensive (Globală). Așa cum este prevăzut în regulamentele europene (Regulamentul UE nr. 1315/2013), Rețeaua TEN-T Comprehensive va asigura accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor din UE iar Rețeaua TEN-T Core va consta în părțile rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare a TEN-T care conectează cele mai importante noduri urbane și de alt tip (cum ar fi porturile, aeroporturile și punctele de trecere a frontierei).

- **Cele 6 porturi care aparțin rețelei TEN-T Core sunt:**

- a) Pe Dunăre (din amonte în aval) – Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavodă, Galați
- b) La Marea Neagră – Constanța

- **Porturile care aparțin rețelei TEN-T Comprehensive sunt:**

- a) Pe Dunăre (din amonte în aval) – Moldova Veche, Oltenița, Călărași, Brăila, Tulcea, Mahmudia
- b) Pe canale navigabile – București (1 Decembrie), Medgidia, Basarabi, Ovidiu

- **Dunărea (și canalul Sulina) precum și canale Dunăre Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari, canalul Dunăre București (aripa Argeș) fac parte din rețeaua TEN-T Core de căi navigabile (Figura V.3.1).**



Figura V.3.1 – Rețeaua TEN-T de transport pe apă din România

În acest capitol sunt analizate integrat atât porturile, cât și căile navigabile din România într-o abordare care tratează aspecte privind:

- Starea actuală
- Obiective strategice
- Obiective operaționale
- Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Informațiile din acest capitol au fost obținute atât din documentele strategice, Master Planul General de

Transport al României și Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 – 2030, precum și de la autoritățile cu atribuții și responsabilități în sector. De asemenea, au fost utilizate informații adunate din teren, culese în diverse etape ale anilor 2022 și 2023.

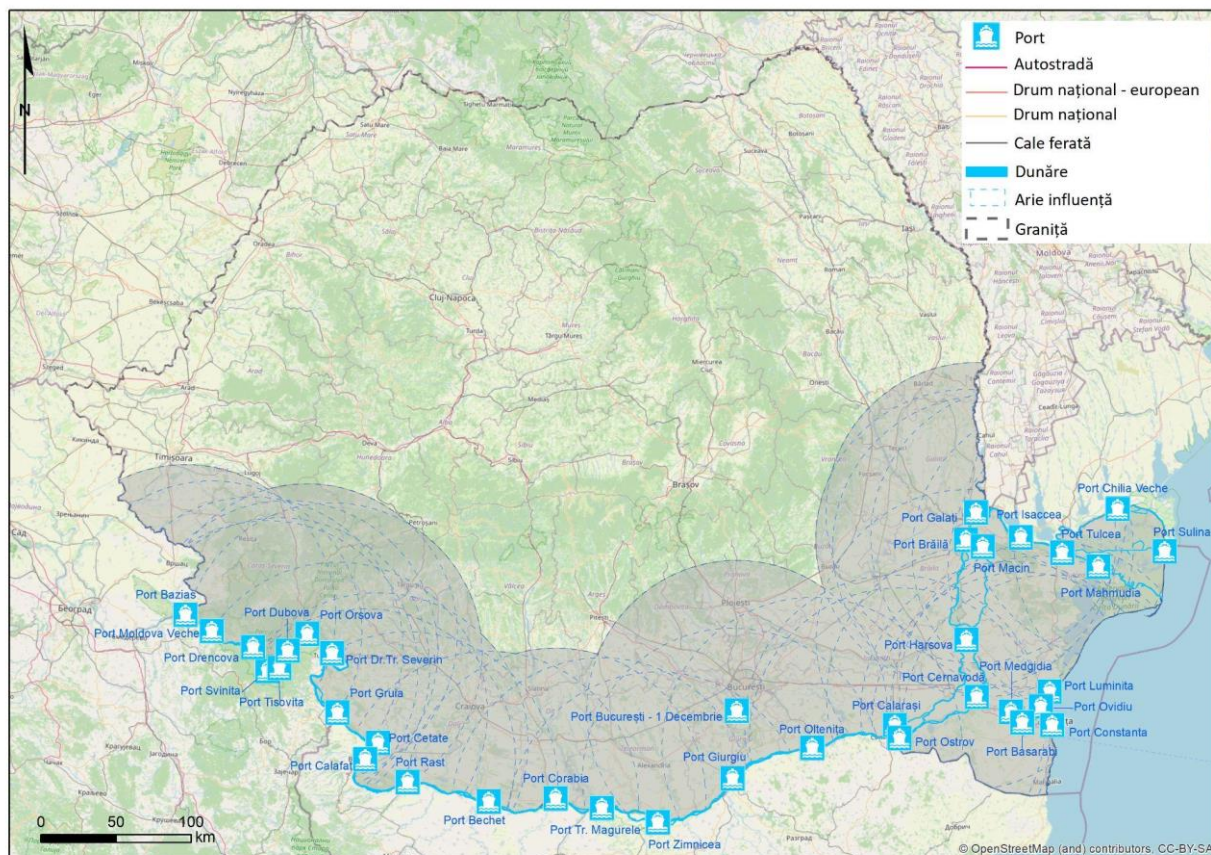


Figura V.3.2 – Rețeaua de porturi din România

V.3.1. PORTUL BAZIAȘ

A. Starea actuală

Portul Baziaș – punct de lucru nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Caraș-Severin, în regiunea de dezvoltare Vest. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 1072 (Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare Porțile de Fier 1)

Suprafața totală a teritoriului portuar: 2 ha

Lungimea cheurilor: 880 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: Nu sunt date privind frontul de operare

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57A: Pojejena - Baziaș

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 25 km - Moldova Veche

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Baziaș (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă: -

B. Obiective operaționale

Portul Baziaș este pe fluviul Dunărea, aproape de granița cu Serbia. Operațiunile din acest port sunt inexistente, infrastructură fiind parțial inundată. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

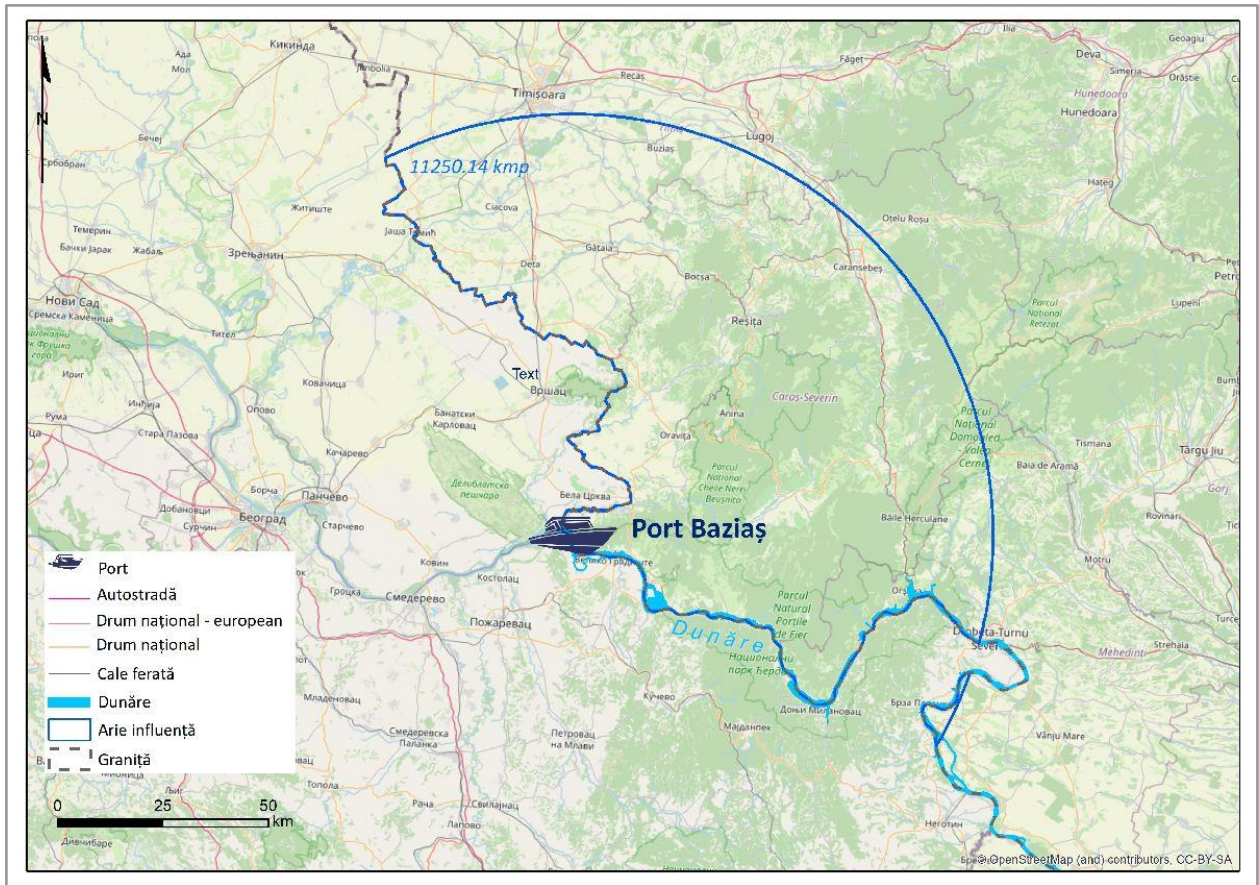


Figura V.3.3 – Harta hinterlandului portului

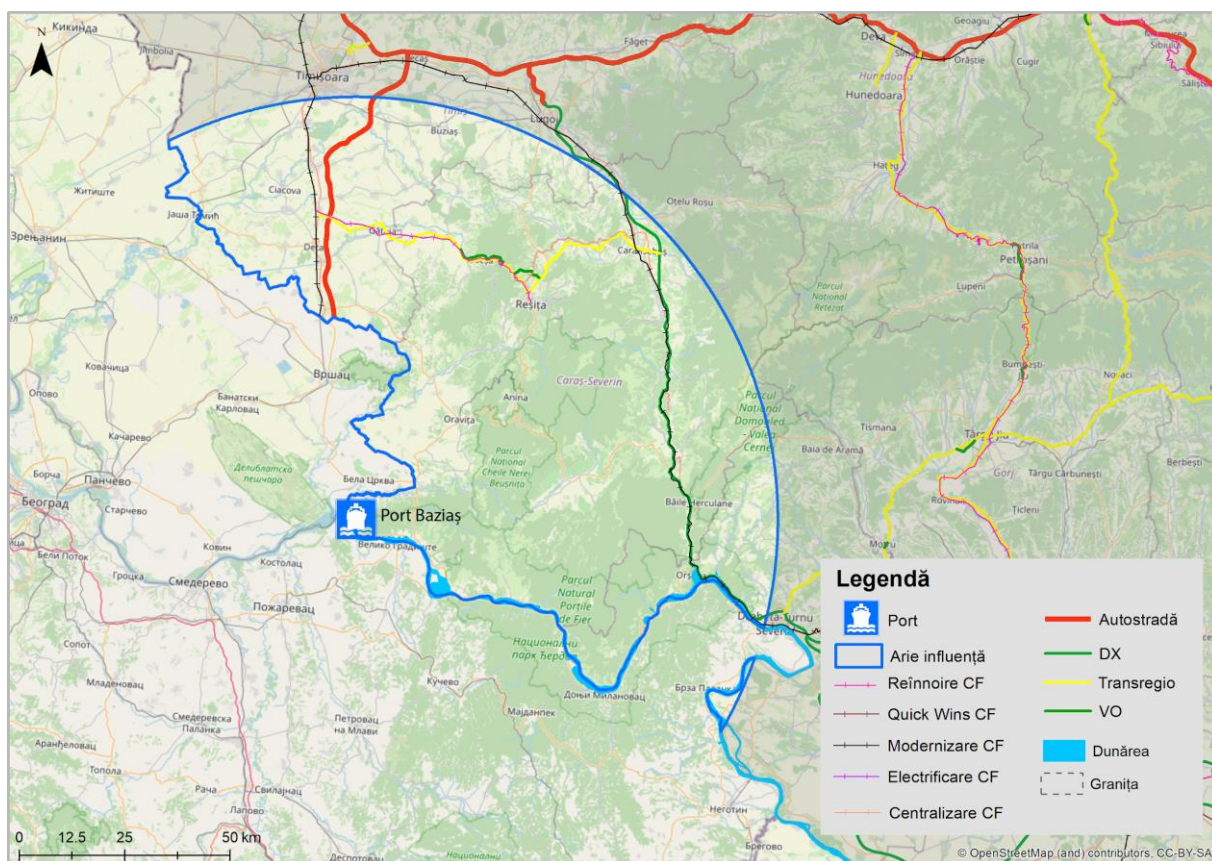


Figura V.3.4 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Baziaș sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Baziaș	126	14	112	911.297	15.527,5	89.232

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN).

V.3.2. PORTUL MOLDOVA VECHÉ

A. Starea actuală

Portul Moldova Veche se află pe rețeaua TEN-T și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Caraș Severin, în regiunea de dezvoltare Vest. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU

Limitele portului/locului de operare: Km 1047- Km 1050+500 (Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare Porțile de Fier 1)

Suprafață totală a teritoriului portuar: 3.1 ha

Lungimea cheurilor: 1.018 m

Capacitate actuală de operare: 490 mii tone/an

Front de operare: 560 ml (6 dane) din care:

- a) 300 ml (3 dane) minereu
- b) 160 ml (2 dane) mărfuri generale
- c) 100 ml (1 dană) pasageri

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche
- drum național (1+1) DN 57A: Pojejena - Socol
- drum județean DJ 571 (1+1)

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 105 km - Orșova

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Moldova Veche

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 83 mii tone (17% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 72 mii tone (15% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 67 mii tone (14% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 40 mii tone (8% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de cereale după cum urmează:

Moldova Veche	2020	2021	2022
Cereale	71	67	39
Chimice	1	0	1
Total	72	67	40

B. Obiective operaționale

Infrastructura portului Moldova Veche este inadecvată și ineficientă. Acest lucru se reflectă în volumul redus de mărfuri operate. Conform baseline 2019, totalitatea mărfurilor tranzitate au fost cereale. Având în vedere tonajele mici operate (sub 20%) se constată că nu este o problemă de capacitate.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Acest port a fost propus pentru includere într-un program de modernizare deoarece este primul port prin care se trece în România pentru călătoriile în aval. Infrastructura portului, în special danele și adâncimea apei la dană nu sunt adecvate pentru operarea mărfurilor în mod eficient. Acest lucru se reflectă în volumul de mărfuri operat în port și în utilizarea să redusă. Moldova Veche este un port mic care operează o gamă de mărfuri care variază ca volum de la un an la altul.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Moldova Veche cerealele ocupă primul în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializarea a acestuia în sectorul agricol. Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Moldova Veche și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 60 mil. tone/an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoare (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Moldova Veche	55	57	59	57	55	54	59

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri

Moldova Veche	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	54,5	56,4	58,5	56,5	54,5	53,5
Chimice	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Total	55	57	59	57	55	54

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

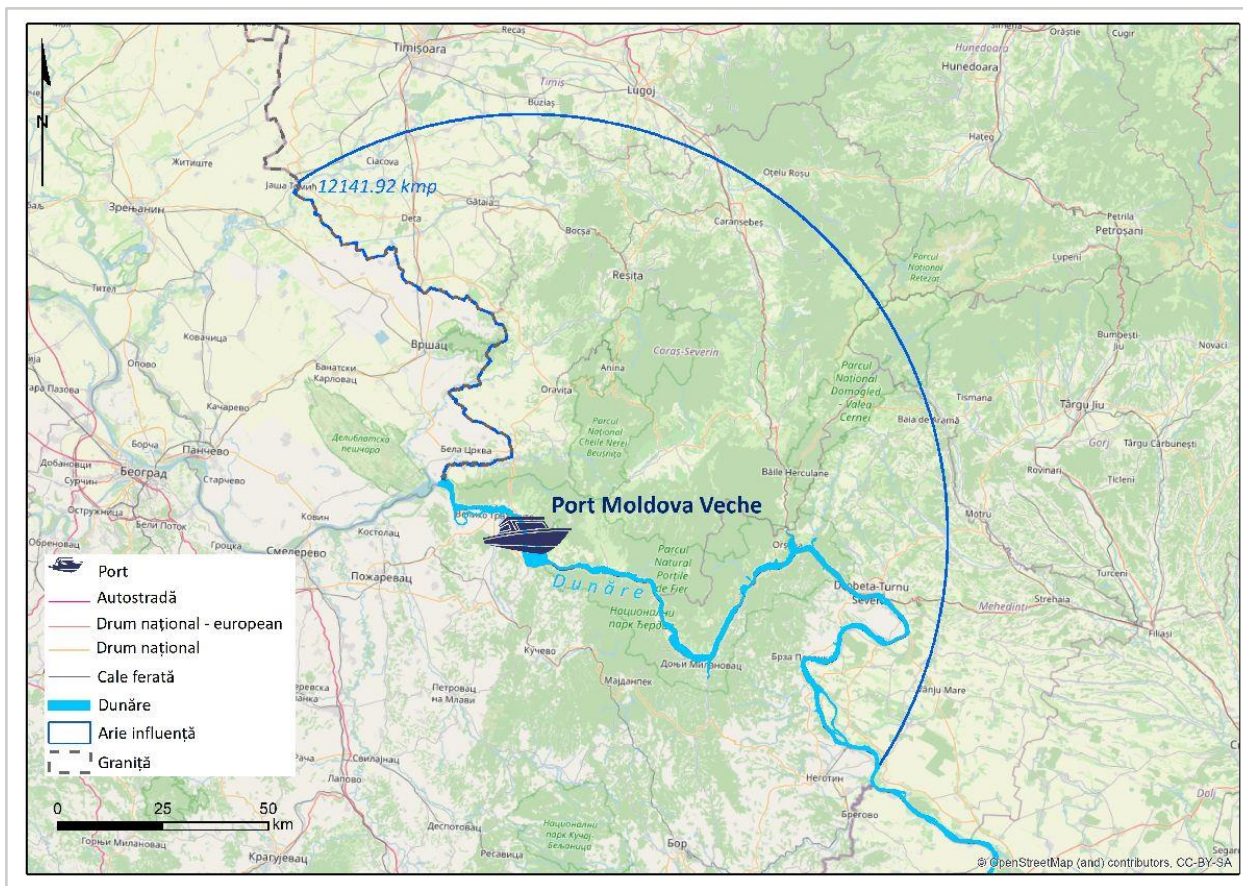


Figura V.3.5 – Harta hinterlandului portului

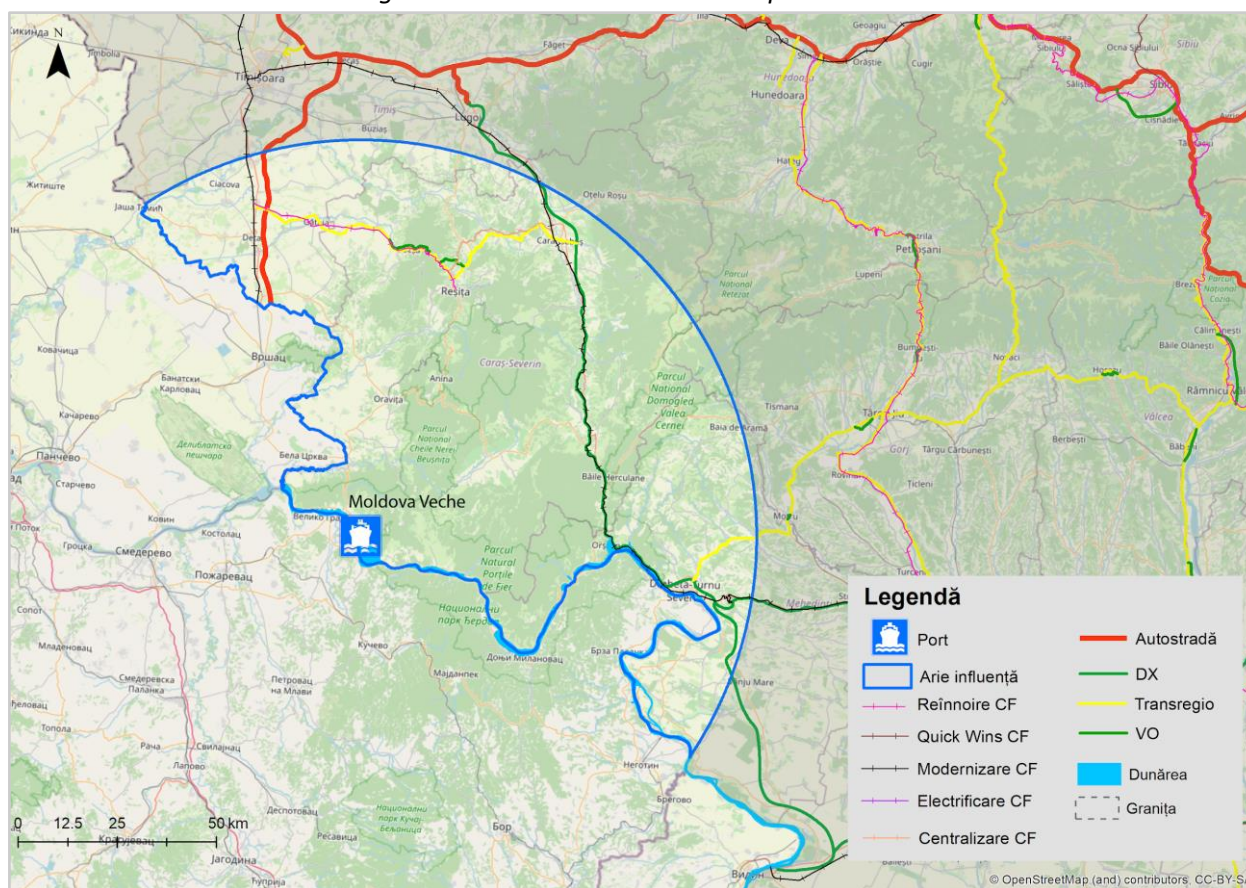


Figura V.3.6 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Moldova Veche sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Moldova Veche	139	14	125	28,7	2.137,4	28.695

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de acostare și operare a navelor, prin lucrări de modernizare a patru dane (1 pentru minereu și produse chimice, 2 pentru mărfuri generale - cereale preponderent precum și produse chimice, 1 pentru pasageri și mărfuri generale) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a unei baterii de 6 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 350 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 57 și port (posibilitatea finanțare din FEN)
9. Amenajarea unei parări de tip tampon pe drumul de legătură (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltarea unei infrastructuri pentru transportul auto de tip ferry-boat în relație cu Republica Serbia (posibilitatea finanțare din FEN)

Sumă estimată intervenții propuse: 27 mil. EUR

V.3.3. PORTUL DRENCOVA

A. Starea actuală

Portul Drencova – punct de lucru nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Caraș Severin, în regiunea de dezvoltare Vest. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 1015- Km 1017 (Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare Porțile de Fier 1)

Suprafață totală a teritoriului portuar: 2 ha

Lungimea cheurilor: 300 m

Capacitate actuală de operare: 95 mii tone/an

Front de operare: 270 ml (3 dane) din care:

- a) 220 ml (2 dane) mărfuri generale;
- b) 50 ml (1 dană) pasageri;

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 36 km - Moldova Veche

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Drencova (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Drencova nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

Obiective operaționale

Portul Drencova este un port mic, fără operațiuni portuare. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

B. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

C. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

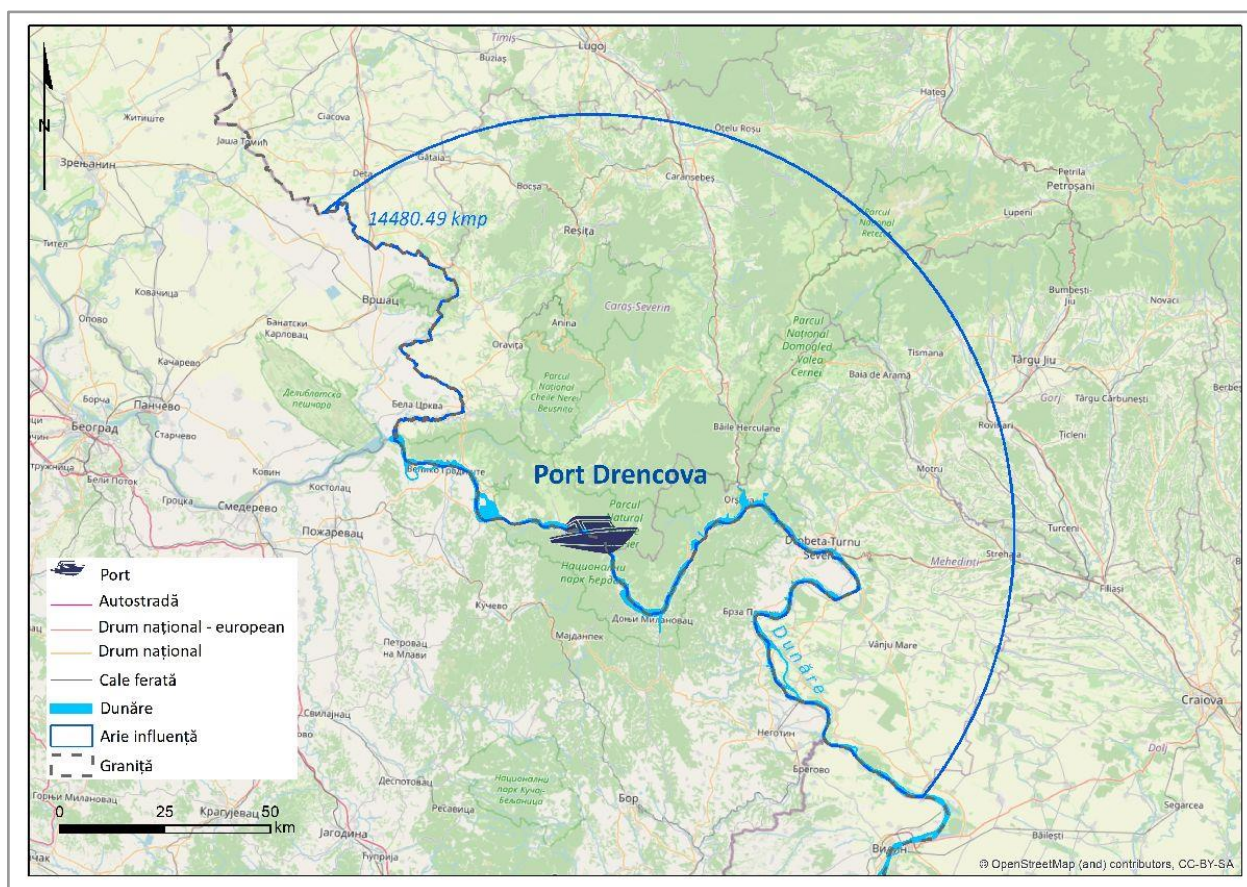


Figura V.3.7 – Harta hinterlandului portului

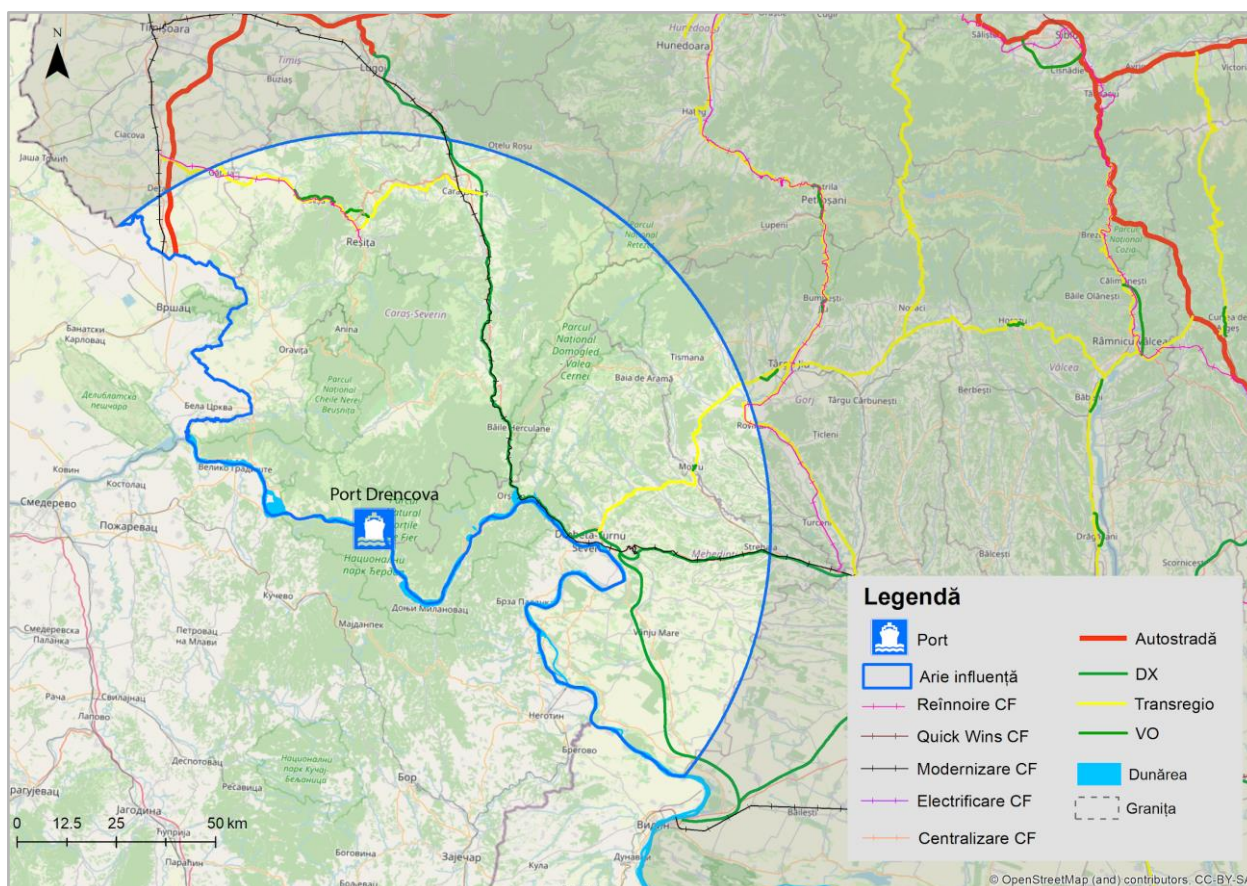


Figura V.3.8 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Drenčova sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Drenčova	175	18	157	740	2.275,4	31.417

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN).

V.3.4. PORTUL SVINIȚA

A. Starea actuală

Portul Svinița – punct de lucru nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Mehedinți, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 994 - Km 996, Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare PF1

Suprafață totală a teritoriului portuar: 0,66 ha

Lungimea cheurilor: 170 m

Capacitate actuală de operare: 95 mii tone/an

Front de operare: 170 ml

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche

Accesibilitate feroviară: linie CF forestieră



Portul Svinița (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Svinița nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Portul Svinița este un port mic, fără operațiuni portuare. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

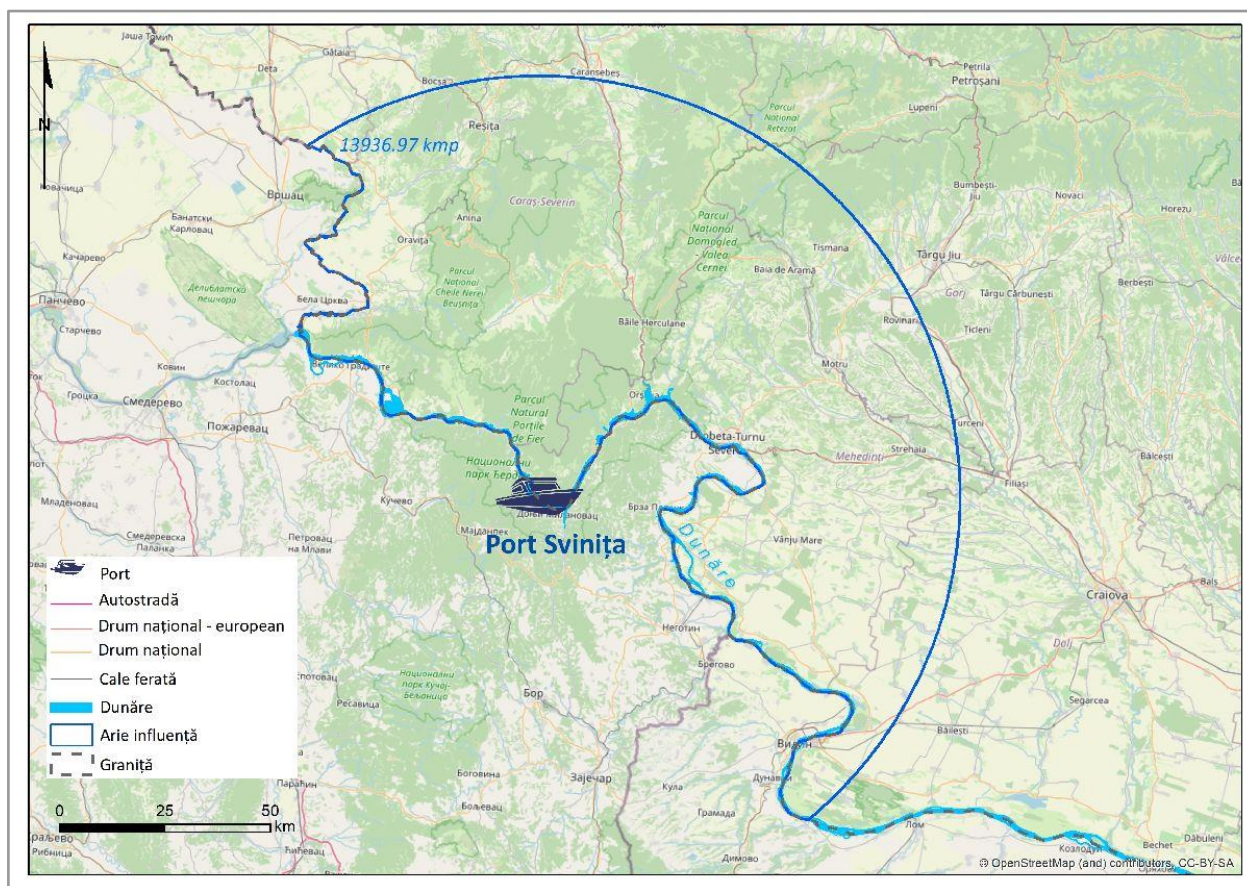


Figura V.3.9 – Harta hinterlandului portului

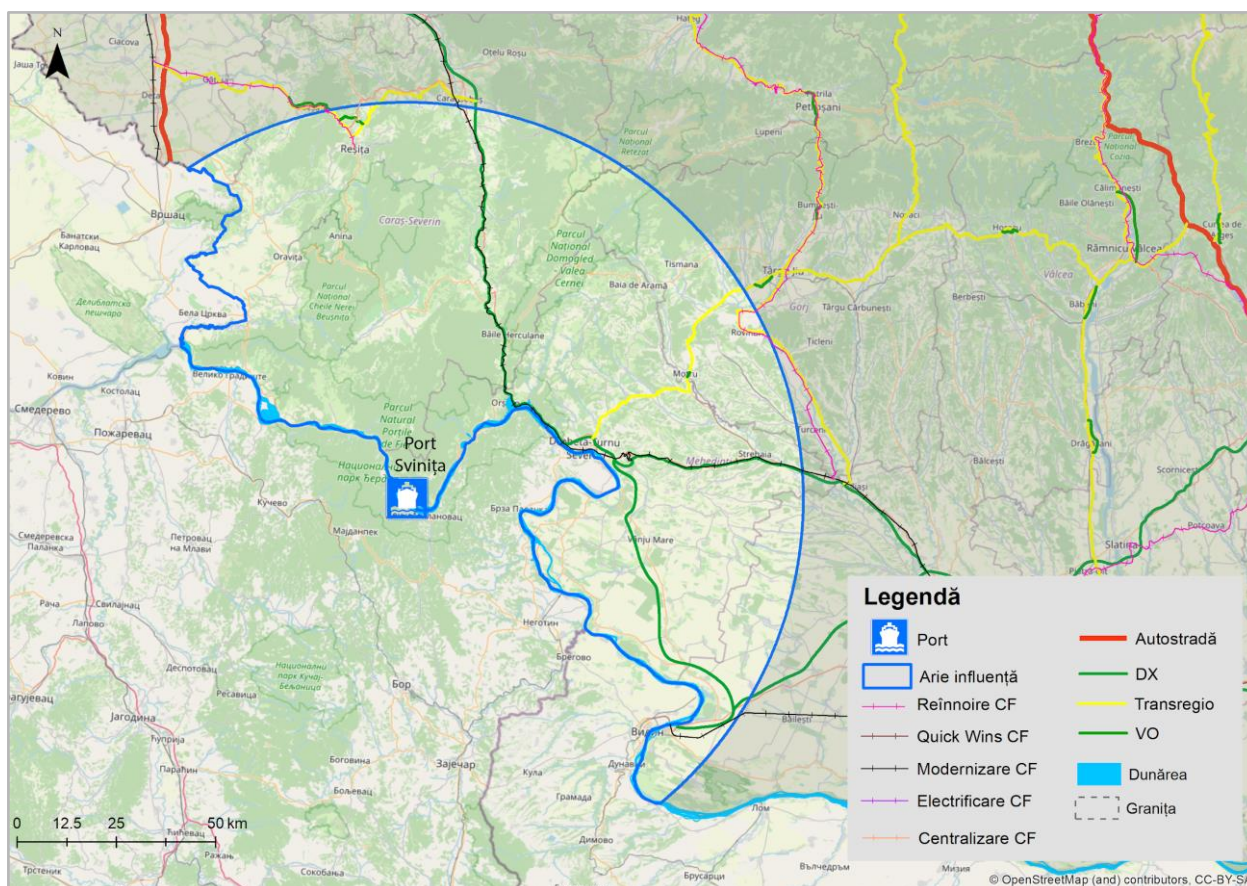


Figura V.3.10 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Svințița sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Svințița	176	17	159	763,1	2.232,3	31.990

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN)

V.3.5. PORTUL TIȘOVIȚA

A. Starea actuală

Portul Tișovița – punct de lucru nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Mehedinți, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 981+600 - Km 984, Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare PF1

Suprafață totală a teritoriului portuar: 0,43 ha

Lungimea cheurilor: 169 m

Capacitate actuală de operare: -

Front de operare: 169 ml din care:

- c) 128 ml cheu pereat
- d) 41 ml cheu estacadă

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche

Accesibilitate feroviară: linie CF forestieră



Portul Tișovița (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Tișovița nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Portul Tișovița este un port mic, fără operațiuni portuare. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

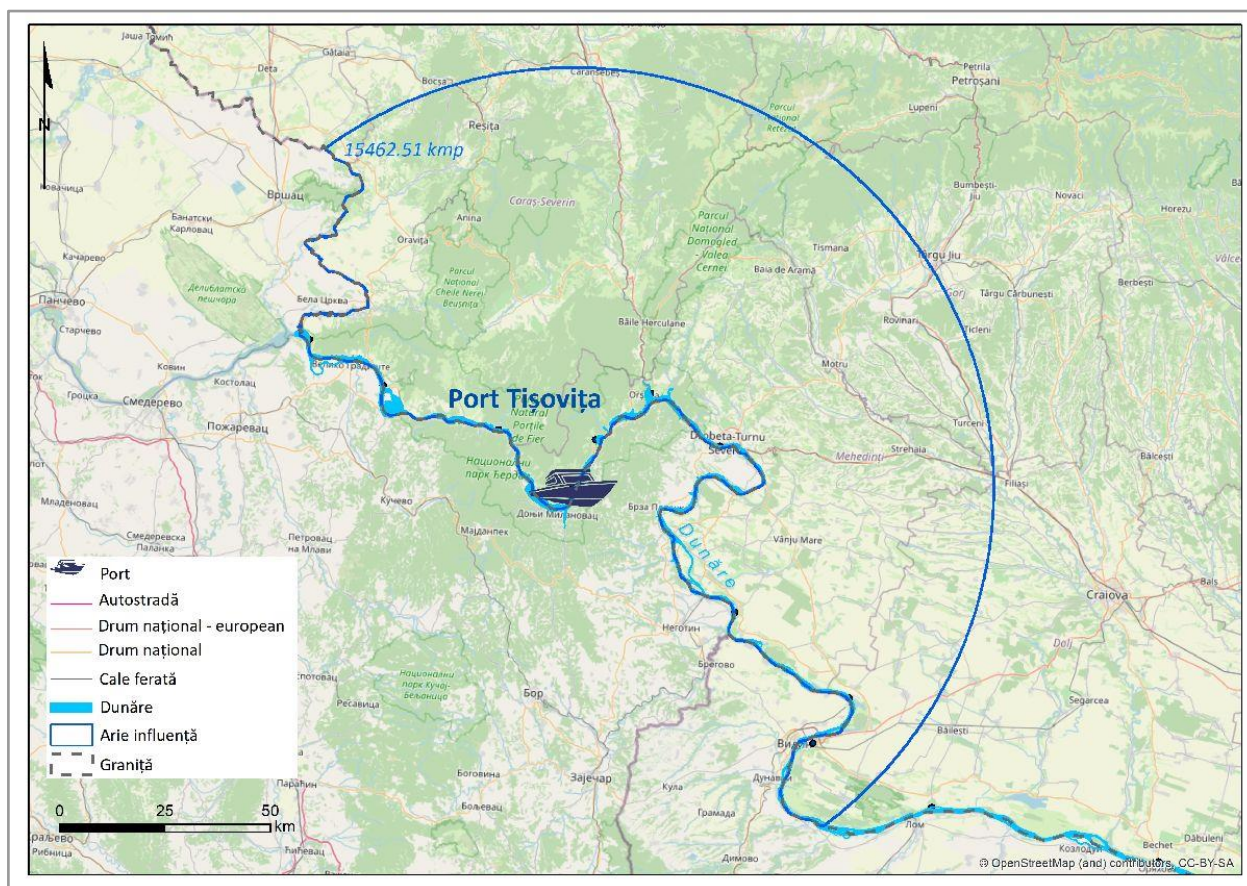


Figura V.3.11 – Harta hinterlandului portului



Figura V.3.12 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Timișoara sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Timișoara	197	22	175	953,5	4.728,5	46.184

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN).

V.3.6. PORTUL DUBOVA

A. Starea actuală

Portul Dubova – punct de lucru nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Mehedinți, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 969 - Km 970, Golf Dubova

Suprafață totală a teritoriului portuar: 0,05 ha

Lungimea cheurilor: 50 m

Capacitate actuală de operare: -

Front de operare: 50 ml cheu pereat

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată

Trafic de marfă:

Portul Dubova nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Portul Dubova este un port mic, fără operațiuni portuare. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

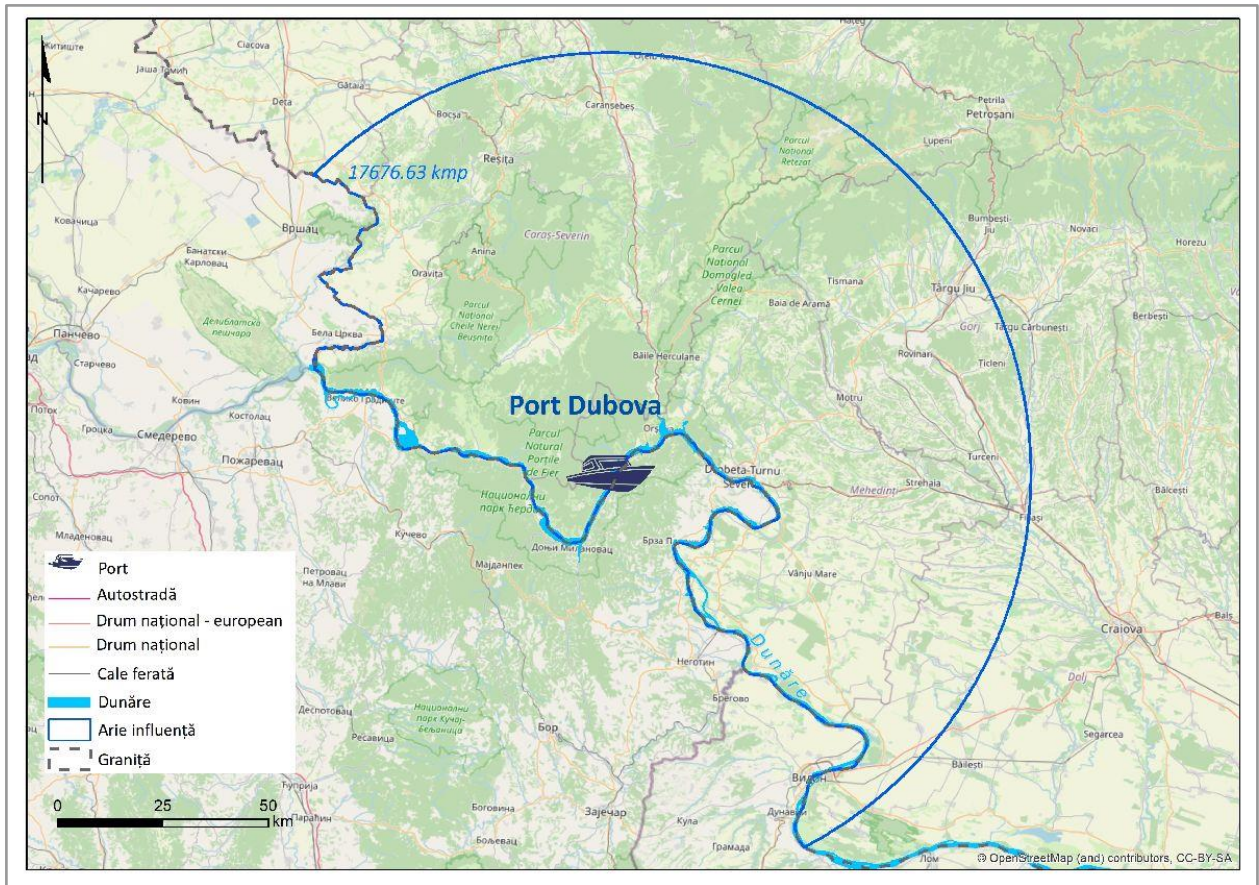


Figura V.3.13 – Harta hinterlandului portului

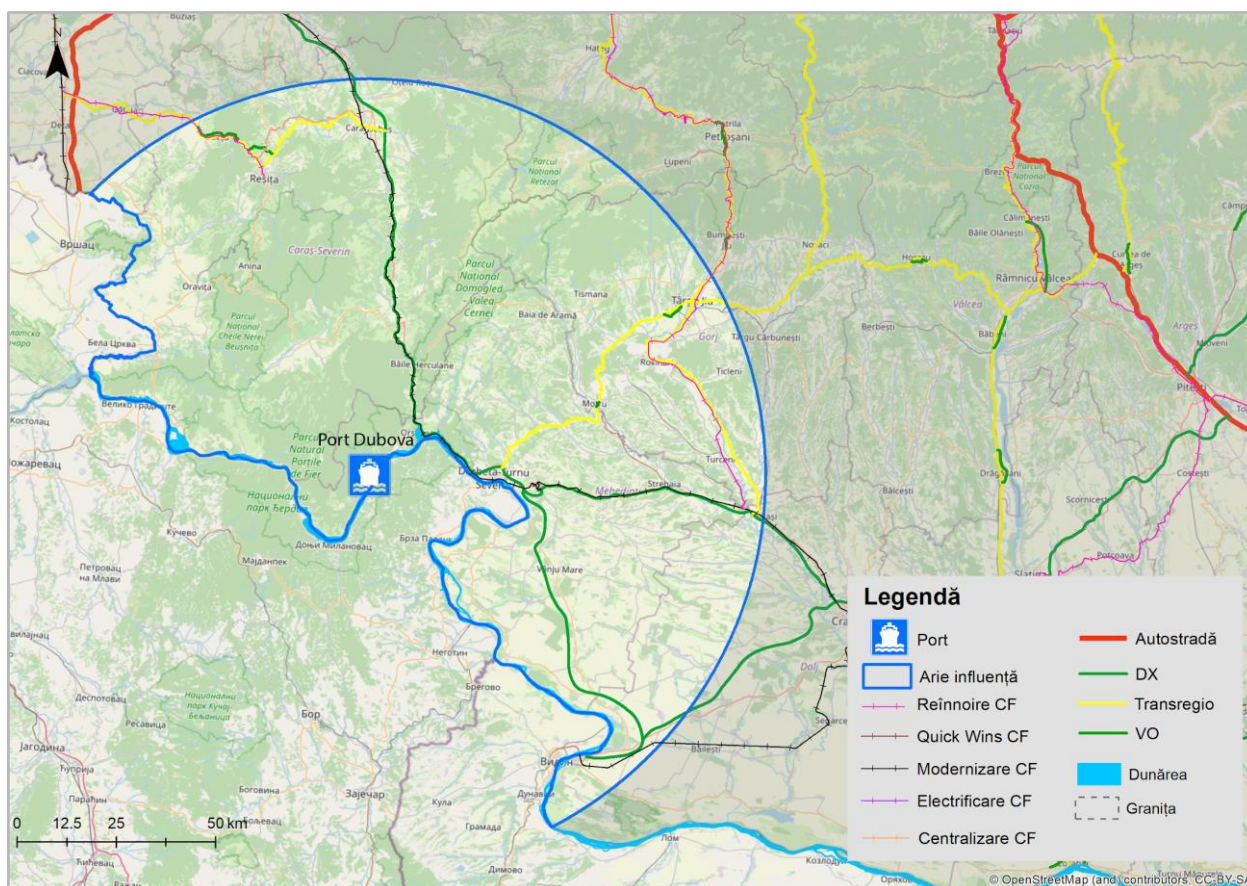


Figura V.3.14 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Dubova sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Dubova	221	24	197	1017,1	4.812,8	46.289

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea de noi surse de alimentare cu apa a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Dezvoltare infrastructură acostare nave agrement (tip marina)
5. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 10,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN)

V.3.7. PORTUL ORȘOVA

A. Starea actuală

Portul Orșova nu se află pe rețeaua TEN-T însă aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Mehedinți, în regiunea de dezvoltare Sud-Vest. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU

Limitele portului/locului de operare: Km 953 – Km 957 (Dunăre, mal stâng - lacul de acumulare Porțile de Fier 1)

Suprafața totală a teritoriului portuar: 5 ha

Lungimea cheurilor: 1.060 m

Capacitate actuală de operare: 1.200 mii tone/an

Front de operare: 700 ml (7 dane) din care:

- a) 500 ml (5 dane) mărfuri generale la cheu vertical;
- b) 200 ml (2 dane) pasageri;

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 6: București – Craiova - Timișoara
- drum național (1+1) DN 57: Orșova – Moldova Veche
- Coridor rutier TEN-T – în perspectivă drum de mare viteză Craiova – Lugoj (246 km – cost estimat 2.659 mil. EUR – implementare 2030)

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 30 km – Drobeta-Turnu Severin

Accesibilitate feroviară:

- Cale ferată simplă electrificată CF 900: București – Craiova – Timișoara
- Coridor feroviar TEN-T Core – propus pentru modernizare Craiova – Caransebeș (234 km – cost estimat 2.511 mil. EUR – implementare 2030)



Portul Orșova (foto: www.editie.ro)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 121 mii tone (10 % din capacitatea de operare)
- b) Anul 2020 – 127 mii tone (11 % din capacitatea de operare)
- c) Anul 2021 – 143 mii tone (12 % din capacitatea de operare)
- d) Anul 2022 – 272 mii tone (23 % din capacitatea de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de produse chimice după cum urmează:

Orșova	2020	2021	2022
Cărbune	0	0	97
Chimice	114	124	159
Metal	13	19	16
Total	127	143	272

B. Obiective operaționale

Mărfurile transportate în ultima perioadă sunt exclusiv de tip vrac. Portul dispune de macarale, spațiu de depozitare în aer liber precum și de silozuri pentru cereale. De asemenea dispune de un terminal de pasageri modern, dotat cu echipamente la standard Schengen. Cu toate acestea infrastructura portuară este învechită.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente precum și creșterea accesibilității. Acest port a fost propus pentru includere într-un program de modernizare deoarece este un port cu multiple valențe și potențial ridicat, datorită poziționării sale pe coridorul multimodal Orient – EastMed (Coridor TEN-T). Se propun astfel intervenții de readucere la parametrii constructivi precum și dezvoltarea infrastructurii portuare. De asemenea, se va încerca maximizarea poziționării atât în direcția mărfurilor generale, mărfurilor vrac, precum și în ceea ce privește reparația și construcția de nave fluviale. Conform analizelor cu Modelul Național de Transport, se constată o creștere substanțială a mărfurilor vrac solid până în anul 2030. De asemenea, pentru atragerea de noi fluxuri este nevoie de implementarea de noi facilități, având în vedere caracterul multimodal al portului, în relație cu cele două coridoare terestre care tranzitează zona.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Portul Orșova este folosit doar pentru operarea mărfurilor vrac. Dintre acestea, se constată că produsele chimice reprezintă categoria principală de mărfuri operate. Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Moldova Veche și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 75 mii tone/an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoare (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Orșova	72	73	73	75	75	75	75

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Orșova	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cărbune	0	0	0	0	0	0
Chimice	59	59	58	59	59	59
Metal	13	14	15	16	16	16
Total	72	73	73	75	75	75

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

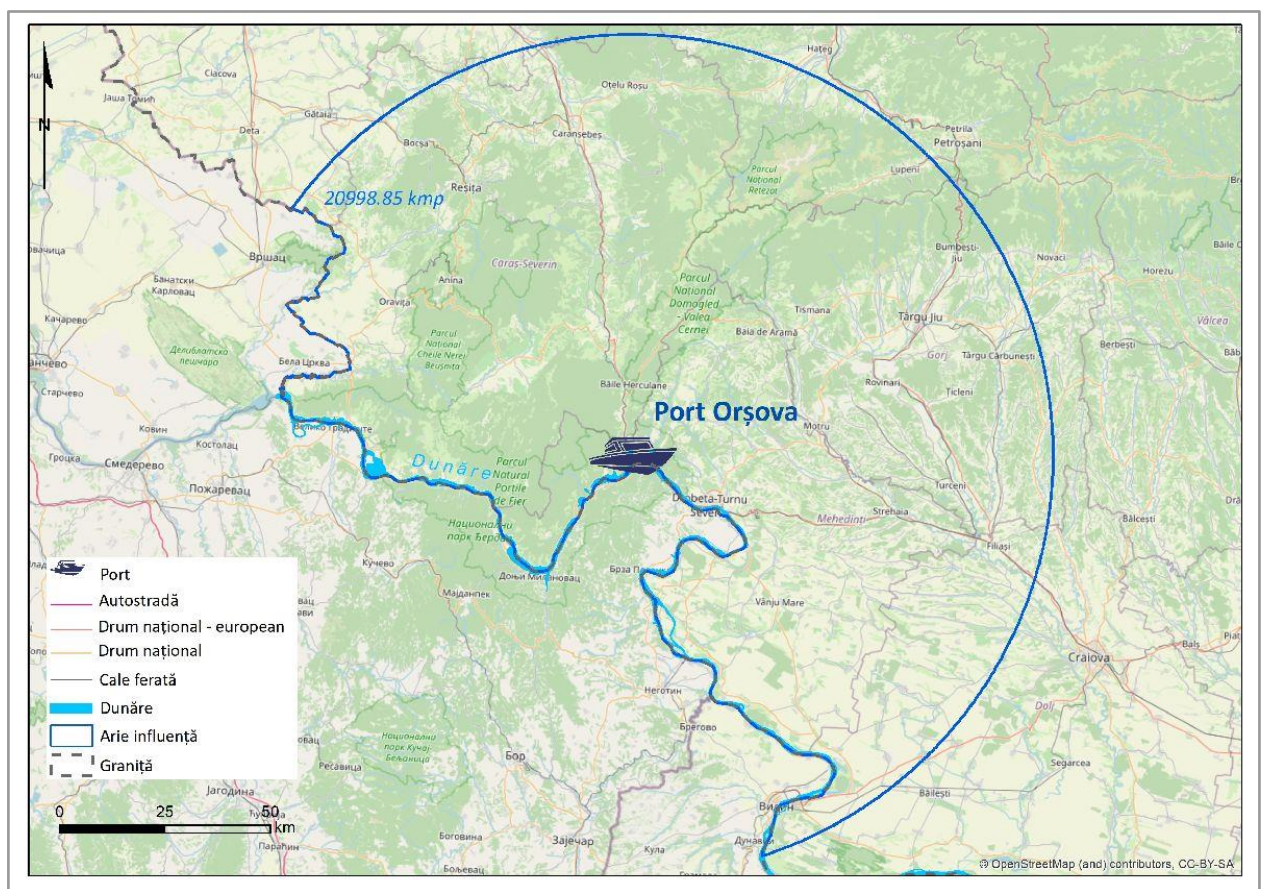


Figura V.3.15 – Harta hinterlandului portului

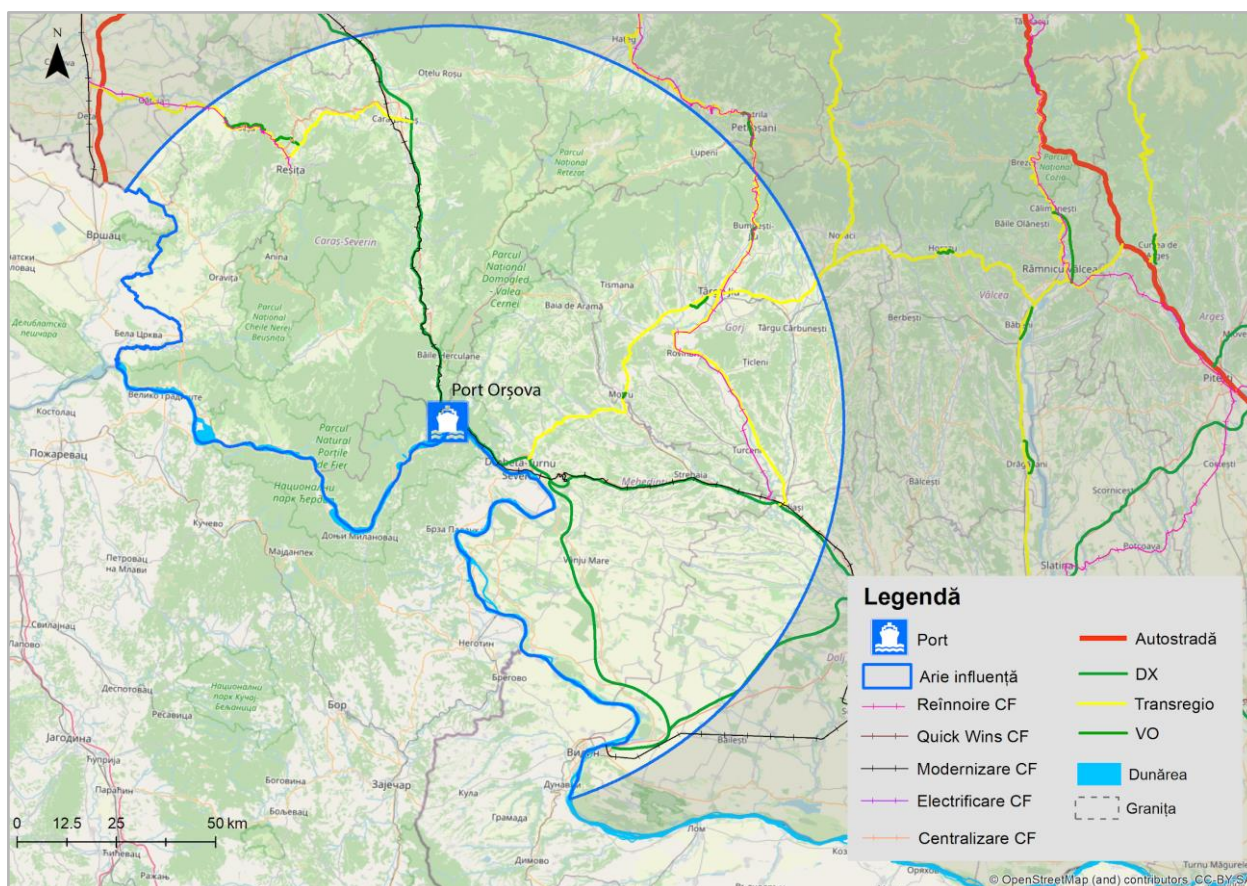


Figura V.3.16 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Orșova sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Orșova	263	29	234	1184,2	5.118,6	50.577

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a cinci dane (4 pentru mărfuri generale, 1 pentru pasageri) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apa a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)

5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 7 respectiv viitorul Drum Expres Craiova – Drobeta Tr. Severin – Lugoj și port
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre calea ferată magistrală simplă electrificată și port
9. Amenajarea a 2 parcuri de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Lucrări de reparație infrastructura existentă
12. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
14. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)

Sumă estimată intervenții propuse: 39 mil. EUR

V.3.8. PORT COMPLEXUL PORTUAR DROBETA-TURNU SEVERIN

A. Starea actuală

Port Complexul Portuar Drobeta-Turnu Severin se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Mehedinți, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 927 - Km 933+300, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 13,9 ha

Lungimea cheurilor: 1.920 m

Capacitate actuală de operare: 1.200 mii tone/an

Front de operare: 1.650 ml (15 dane + 1 rampă) din care:

- a) 300 ml (3 dane) mărfuri generale;
- b) 300 ml (3 dane) pasageri;
- c) 900 ml (9 dane) auxiliare folosite pentru așteptare, buncheraj și dane tehnice;
- d) 100 ml (1 rampă) produse agabaritice

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 6: București – Craiova - Timișoara
- DN 67: Râmnicu Vâlcea – Târgu Jiu – Drobeta-Turnu Severin

- DN 56A: Calafat – Drobeta-Turnu Severin
- Coridor rutier TEN-T – în perspectivă drum de mare viteză Craiova – Lugoj (246 km – cost estimat 2.659 mil. EUR – implementare 2030)
- Coridor rutier TEN-T Core - în perspectivă drum de mare viteză Drobeta-Turnu Severin - Calafat (79 km - cost estimat 338 mil. EUR - implementare 2030)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă electrificată CF 900: București – Craiova – Timișoara
- Coridor feroviar TEN-T Core – propus pentru modernizare Craiova – Caransebeș (234 km – cost estimat 2.511 mil. EUR – implementare 2030)



Portul Drobeta Tr. Severin (foto: ttsfluvial.ro)

Trafic de marfă:

- Anul 2019 – 341 mii tone (28% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2020 – 360 mii tone (30% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2021 – 421 mii tone (35% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2022 – 568 mii tone (47% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă următoarea distribuție a volumelor de marfă operate:

Drobeta-Turnu Severin	2020	2021	2022
Cărbune	15	5	89
Cocs	165	192	304
Chimice	80	101	78
Metal	100	123	97
Total	360	421	568

B. Obiective operaționale

Portul Drobeta Tr. Severin se află localizat într-o bună poziție atât la nivelul României, cât și în lungul principalelor coridoare multimodale de transport ale Europei. Infrastructura portuară este una dezvoltată dar învechită. Pentru creșterea avantajului competitiv se propune pe de-o parte reabilitarea infrastructurii portuare existente, precum și dezvoltarea de noi facilități pentru creșterea volumelor de mărfuri generale și de tip vrac. De asemenea operarea unui terminal trimodal este o țintă care va crește atractivitatea portului în contextul relației cu coridoarele europene de transport, feroviar și rutier.

Obiectivele sunt deblocarea barierelor pentru eficiență operațională, reducerea costurilor prin eficiență operațională, creșterea volumului de mărfuri transportate prin moduri de transport sustenabile

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente și dezvoltarea unui terminal trimodal (facilități moderne de manipulare containere) cu conexiune la coridoarele rutiere și feroviare TEN-T. Prin aceste intervenții se estimează maximizare a utilizării eficiente a facilităților din port. Intervențiile privind terminalul trimodal vizează extinderea cheiului existent, extinderea platformei existente, construirea unei rampe RO-RO, facilități de depozitare, depozit de triaj, construcția și modernizarea accesului rutier și feroviar și dotarea cu echipamente specifice pentru terminal.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Drobeta-Turnu Severin, principalele mărfuri operate sunt cele vrac, remarcându-se cocsul și produsele rezultate din rafinarea petrolului. De asemenea, prin amplasarea la aproximativ 160 km de Combinatul Siderurgic Reșița, manipularea cărbunelui poate fi justificată. Totuși, având în vedere faptul că traficul de cărbune înregistrat în anul 2022 pare să aibă caracter oportunist, ocazional, putem porni de la premisa că, în viitor, acest tip de trafic va fi egal cu zero.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Drobeta –Turnu Severin și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 215 mii tone/an în anul 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Drobeta-Turnu Severin	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Total	256	268	255	246	228	213	268

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Drobeta-Turnu Severin	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cărbune	0	0	0	0	0	0
Cocs	114	114	97	85	66	50
Chimice	66	66	65	66	66	67
Metal	76	88	92	96	96	96
Total	256	268	255	243	228	213

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

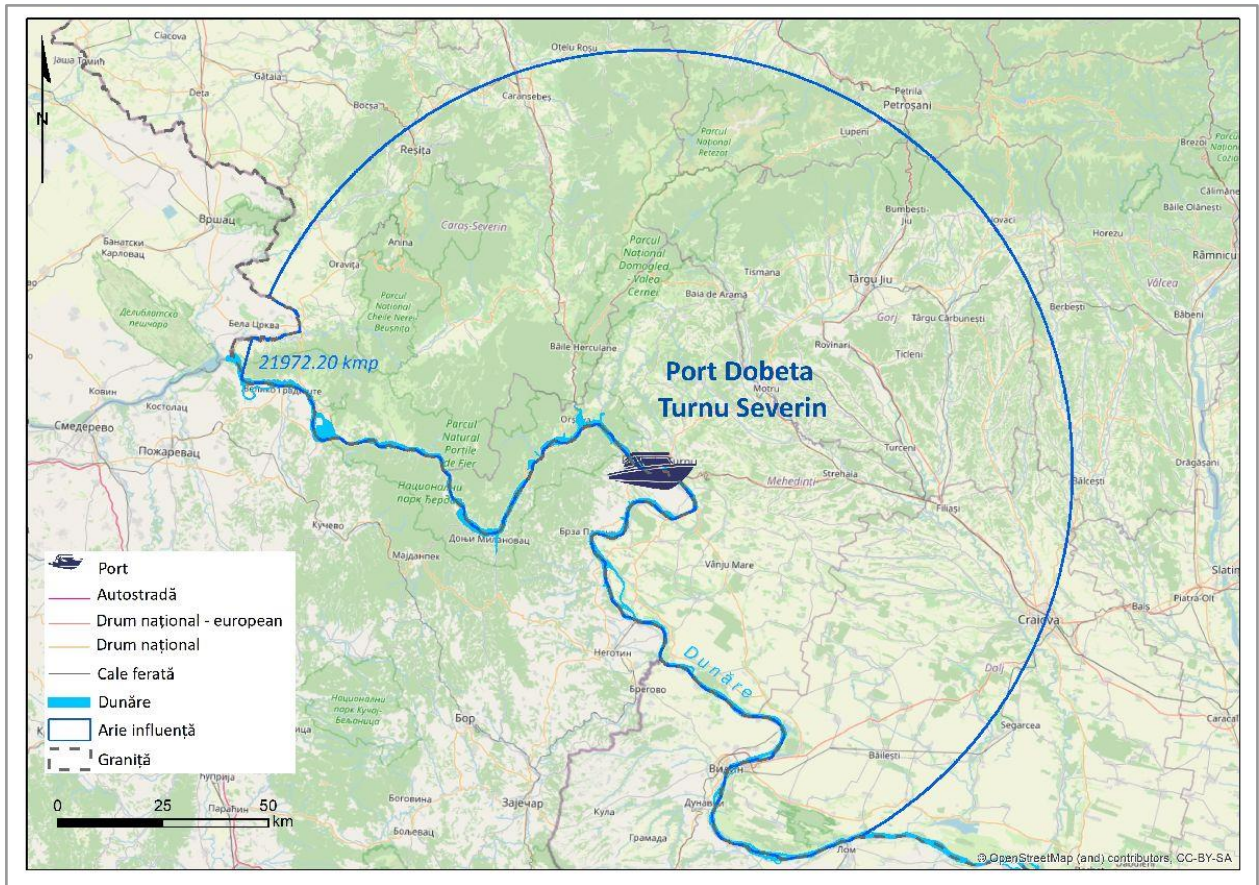


Figura V.3.17 – Harta hinterlandului portului



Figura V.3.18 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Drobeta-Turnu Severin sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Dr.Tr. Severin	290	32	258	1598,5	10.656,7	89.535

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a nouă dane (3 pentru mărfuri generale, 5 dane tehnice și buncheraj, 1 pentru pasageri) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 10 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 1000 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 7 respectiv viitorul Drum Expres Craiova – Drobeta Tr. Severin – Lugoj și port
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre calea ferată magistrală simplă electrificată și port
10. Amenajarea a 4 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Construcția și operaționalizarea unui terminal trimodal (cu echipamente moderne de manipulare containere vagoane, camioane, nave)
16. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)

18. Dezvoltarea, integrarea și operaționalizarea unui sistem pachet de tip PCS ERP și GIS

Sumă estimată intervenții propuse: 147,7 mil. EUR

V.3.9. PORTUL CETATE

A. Starea actuală

Portul Cetate nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Dolj, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 810 - Km 813, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 9,6 ha

Lungimea cheurilor: 1.000 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: 800 ml

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 56A: Calafat – Drobeta-Turnu Severin

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 29 km - Calafat

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată

Trafic de marfă:

Portul Cetate nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.



Portul Cetate (foto: maps.google.com)

B. Obiective operaționale

În port se desfășoară activități de natură turistică, iar manipularea mărfurilor (când este cazul) se poate face cu macara plutitoare.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

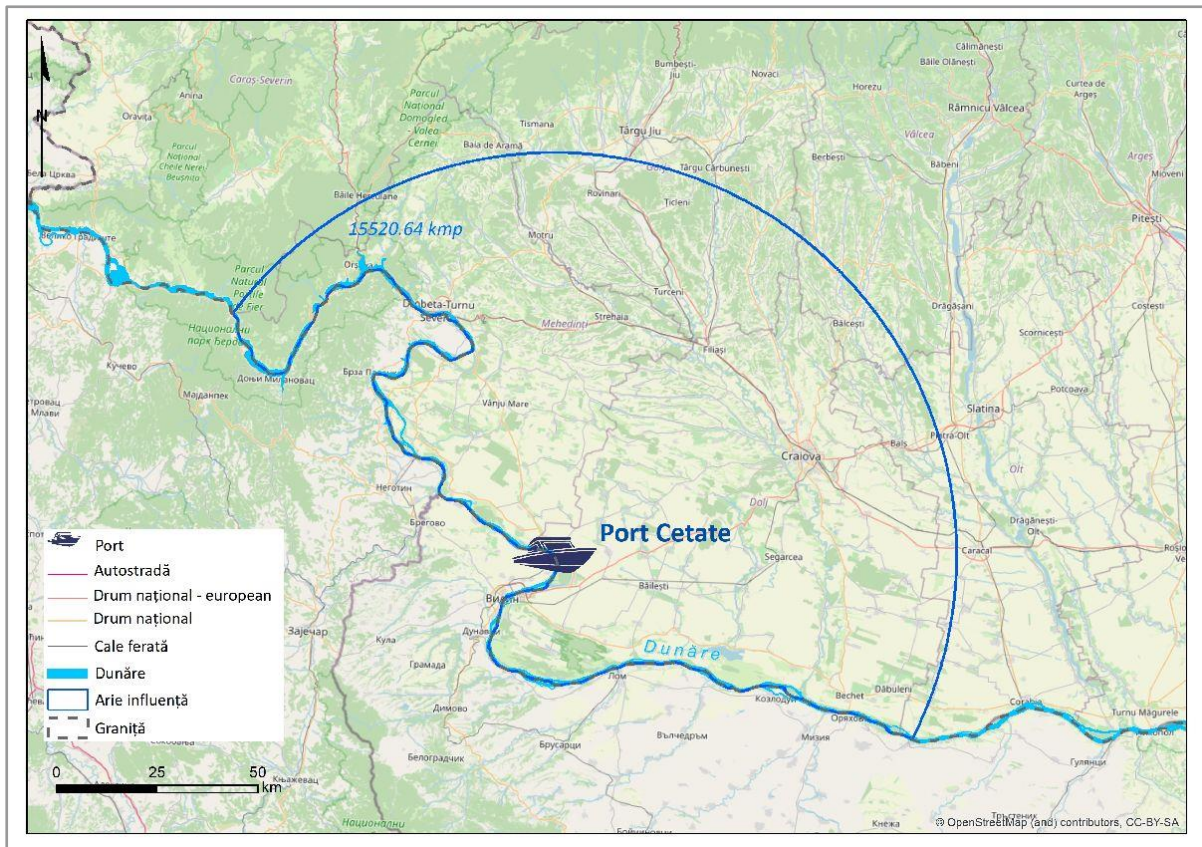


Figura V.3.19 – Harta hinterlandului portului

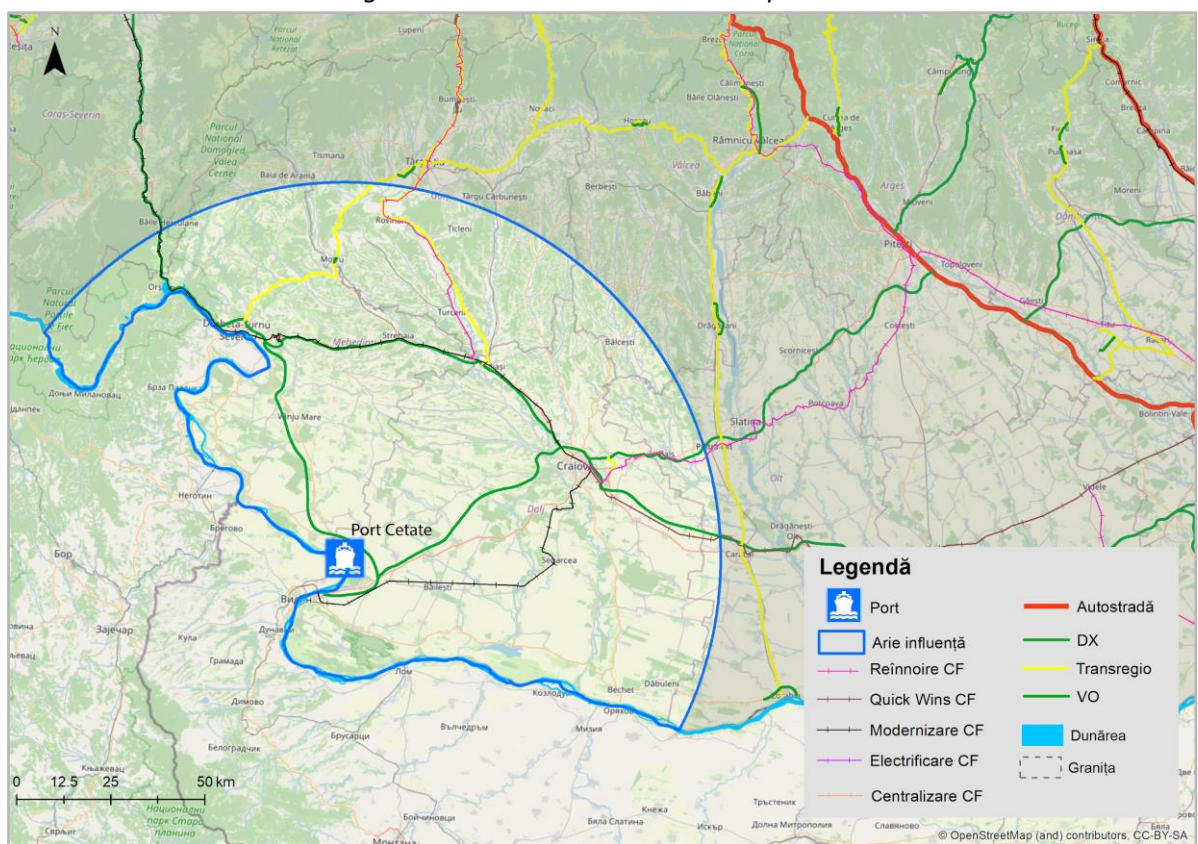


Figura V.3.20 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Cetate sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Cetate	270	23	247	1314,7	7.543,2	62.132

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN)

V.3.10. PORTUL GRUIA

A. Starea actuală

Portul Gruia nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Dolj, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 850 - Km 851+100, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 0,98 ha

Lungimea cheurilor: 50 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: 50 ml

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 56A: Calafat – Drobeta-Turnu Severin

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 51 km – Drobeta-Turnu Severin

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Port Gruia (Sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Gruia nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Când apar solicitări, manipularea mărfurilor se poate face cu macara plutitoare.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

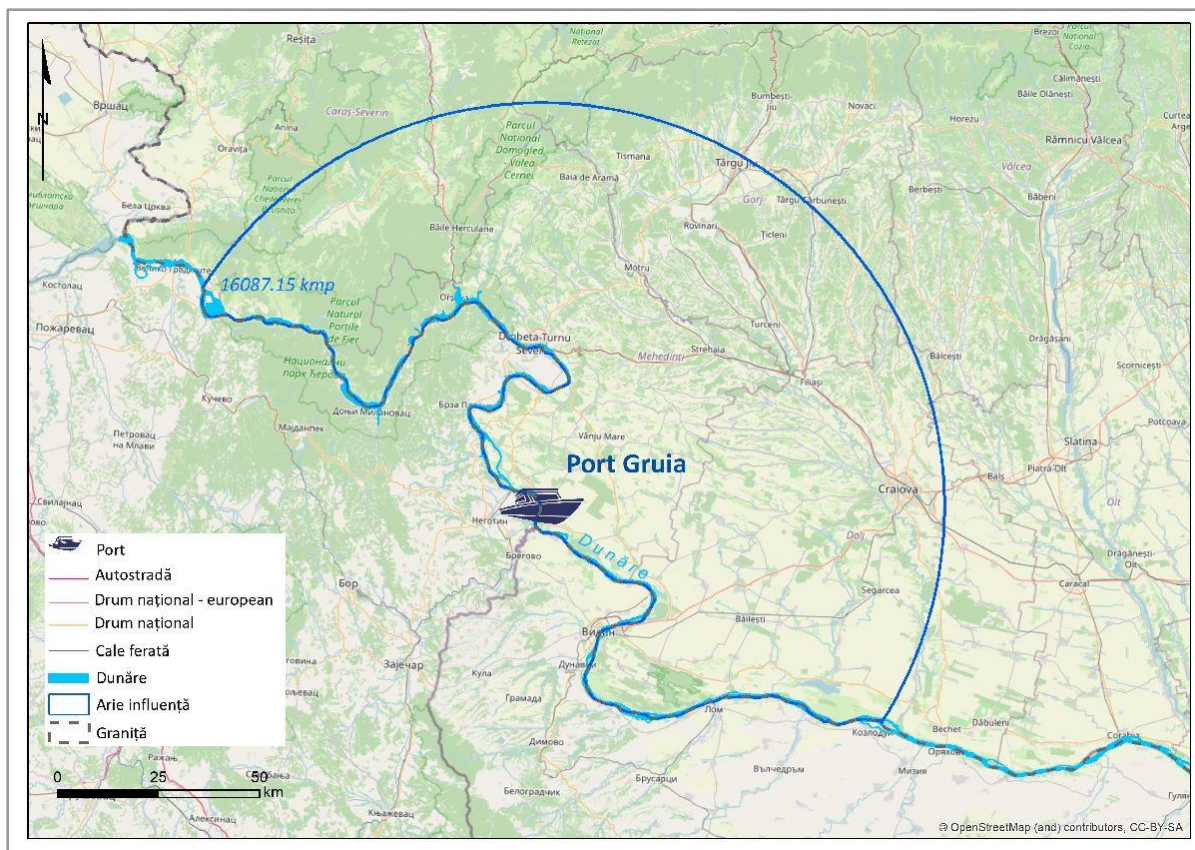


Figura V.3.21 – Harta hinterlandului portului

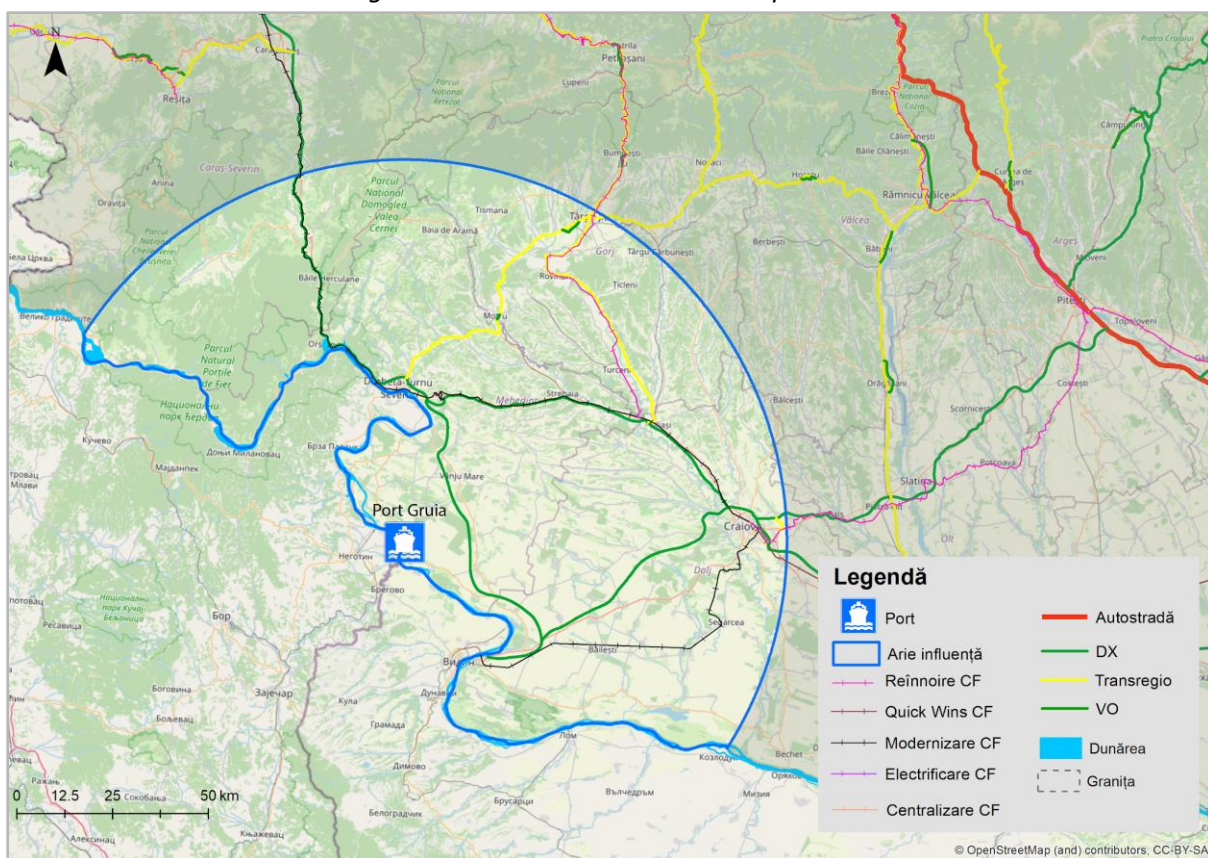


Figura V.3.22 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Gruia sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Gruia	241	19	222	1259	9.215,6	67.912

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN)

V.3.11. PORTUL CALAFAT

A. Starea actuală

Portul Calafat se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Dolj, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 793 - Km 796, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 5,1 ha

Lungimea cheurilor: 700 ml

Capacitate actuală de operare: 350 mii tone/an

Front de operare: 550 ml (2 dane + 2 rampe), după cum urmează:

- a) 350 ml (1 dana) mărfuri;
- b) 100 ml (1 dana) pasageri;
- c) 50 ml (rampă acostare nave RO-RO);
- d) 50 ml (rampă cu ponton pentru acostarea navelor ferry-boat)

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 56: Craiova - Calafat
- DN 56A: Drobeta-Turnu Severin - Calafat
- DN 55A: Bechet - Calafat
- Coridor rutier TEN-T Core – în perspectivă drum de mare viteză Craiova – Calafat (79 km – cost estimat 365 mil. EUR – implementare 2030)
- Coridor rutier TEN-T Core – în perspectivă drum de mare viteză Drobeta-Turnu Severin –

Calafat (79 km – cost estimat 338 mil. EUR – implementare 2030)

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 96 km – Drobeta-Turnu Severin

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată CF 112: Craiova - Calafat
- Coridor feroviar TEN-T Core – propus pentru modernizare Craiova – Caransebeș (108 km – cost estimat 670 mil. EUR – implementare 2030)



Portul Calafat (sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

- Anul 2019 – 157 mii tone (45% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2020 – 301 mii tone (86% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2021 – 296 mii tone (84% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2022 – 150 mii tone (42% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de cereale după cum urmează:

Calafat	2020	2021	2022
Cereale	299	285	121
Chimice	2	11	29
Total	301	296	150

B. Obiective operaționale

Infrastructura portului Calafat este subdezvoltată, restricționând astfel capacitatea potențială a acestuia. Potențialul de dezvoltare este unul mare având în vedere poziționarea pe coridorul multimodal Orient East-Med (Coridor TEN-T Core rutier și feroviar). În practică ne referim la un port care poate deservi atât un bazin de colectare și distribuție din România cât și unul din Bulgaria și Grecia. În prezent, infrastructura portului Calafat este subdezvoltată, restricționând astfel capacitatea potențială a acestuia. Acest neajuns poate fi depășit prin dezvoltarea infrastructurii de operare a mărfurilor vrac, care va duce la creșterea capacității portului. Foarte important este proiectul care vizează extinderea infrastructurii portului Calafat și sistematizarea dispozitivului feroviar al portului.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente precum și dezvoltarea unor noi capacități de stocare cereale. Investițiile care vor conduce la atingerea acestui obiectiv valorifică superior poziția națională și regională a portului Calafat.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Calafat, cerealele au cea mai mare pondere în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializare a acestuia în sectorul agricol (produsele chimice sunt îngrășămintele asociate aceluiași sector). Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Calafat și în baza analizei studiului de trafic rezultă că în Portul Calafat se va înregistra cel mai ridicat nivel al traficului de cereale dintre porturile de pe sectorul Baziaș – Cernavodă. Totuși, evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 225 mii tone/an până în 2050, așa cum reiese din tabelul de mai jos (mii tone).

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Calafat	228	235	241	235	229	223	241

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Calafat	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	216	223	229	223	217	211
Chimice	12	12	12	12	12	12
Total	228	235	241	235	229	223

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

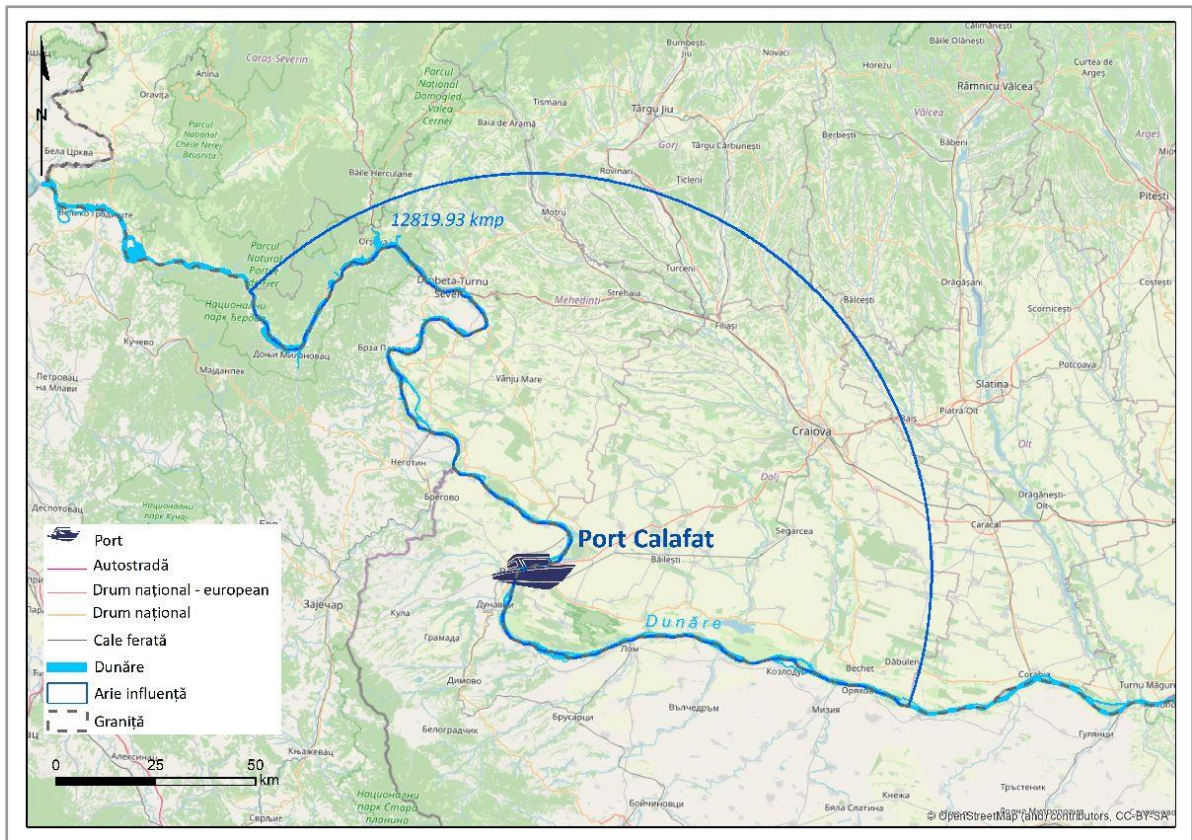


Figura V.3.23 – Harta hinterlandului portului

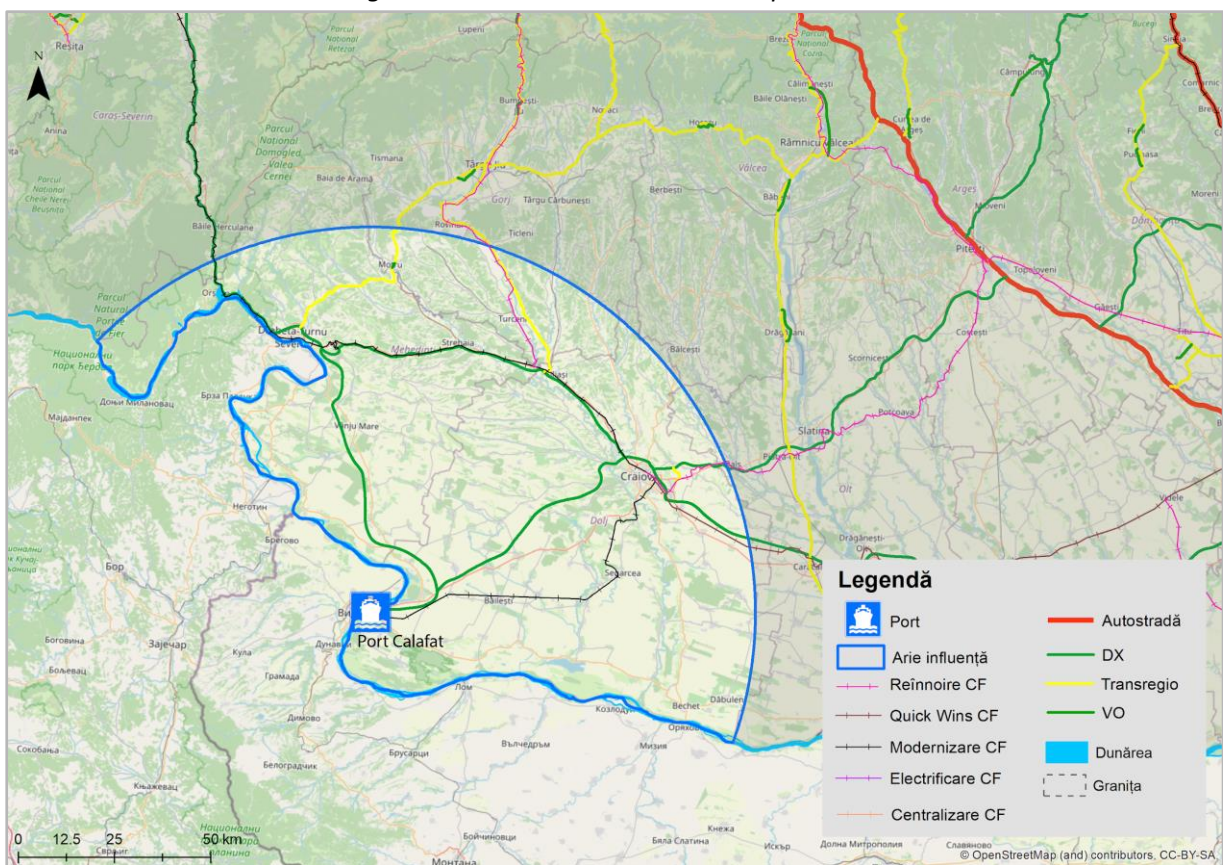


Figura V.3.24 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Calafat sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifra de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Calafat	216	16	200	1121,6	6.878,1	56.214

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 4 dane (1 pentru mărfuri generale, 1 pentru pasageri, 1 pentru RO-RO, una pentru cereale) precum și construcția a 4 dane noi pentru cereale și mărfuri generale (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 20 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 750 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN Centura Calafat și port
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Calafat și port
10. Amenajarea a 3 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Dezvoltare infrastructura acostare nave agrement (tip marina)
14. Lucrări de reparație infrastructură existentă
15. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
18. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 76 mil. EUR

V.3.12. PORTUL RAST

A. Starea actuală

Portul Rast nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Dolj, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 737+950 - Km 738, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 0,3 ha

Lungimea cheurilor: 50 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: 50 ml

Accesibilitate rutieră:

- conexiune la drum național (1+1) DN 55A: Bechet - Calafat

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 38 km - Calafat

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Rast (sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Rast nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Când apar solicitări, manipularea mărfurilor se poate face cu macara plutitoare.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

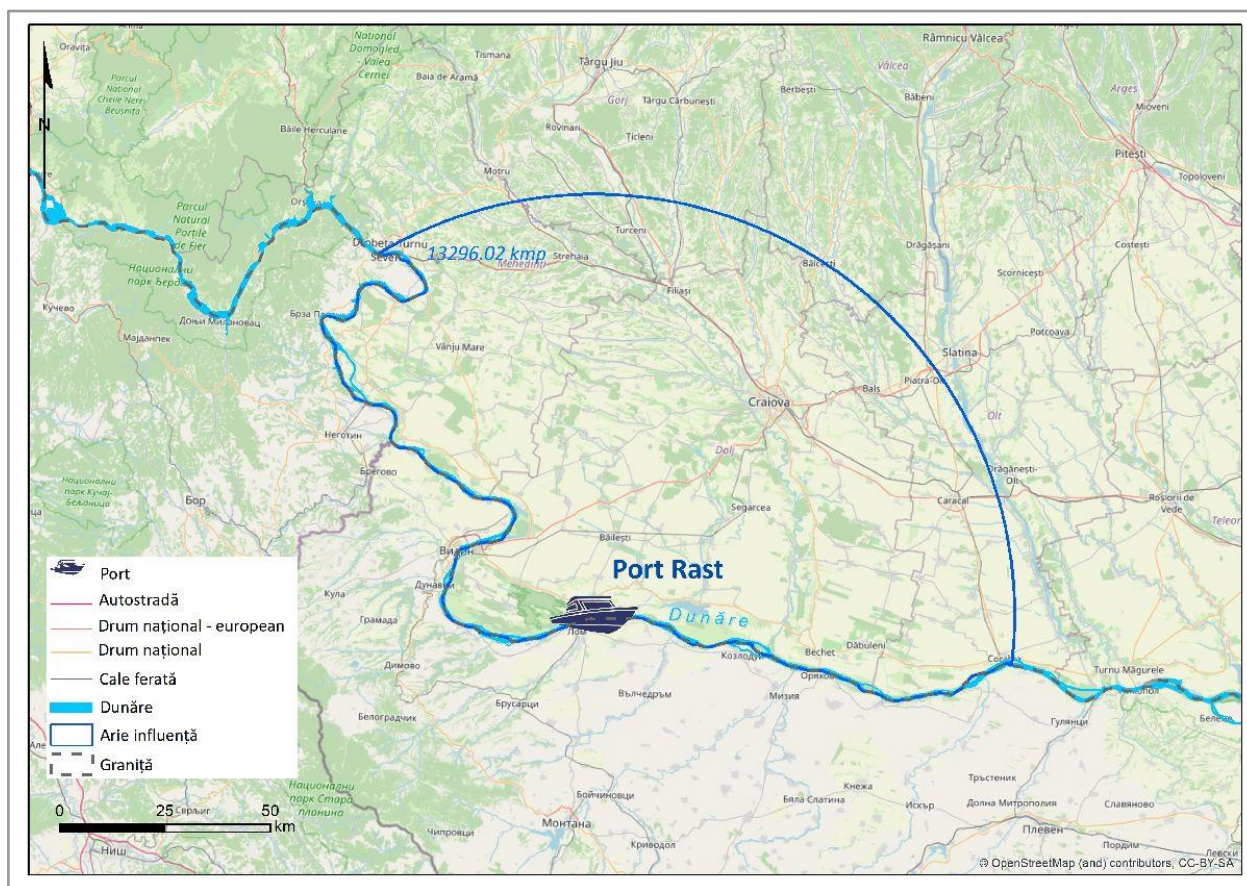


Figura V.3.25 – Harta hinterlandului portului

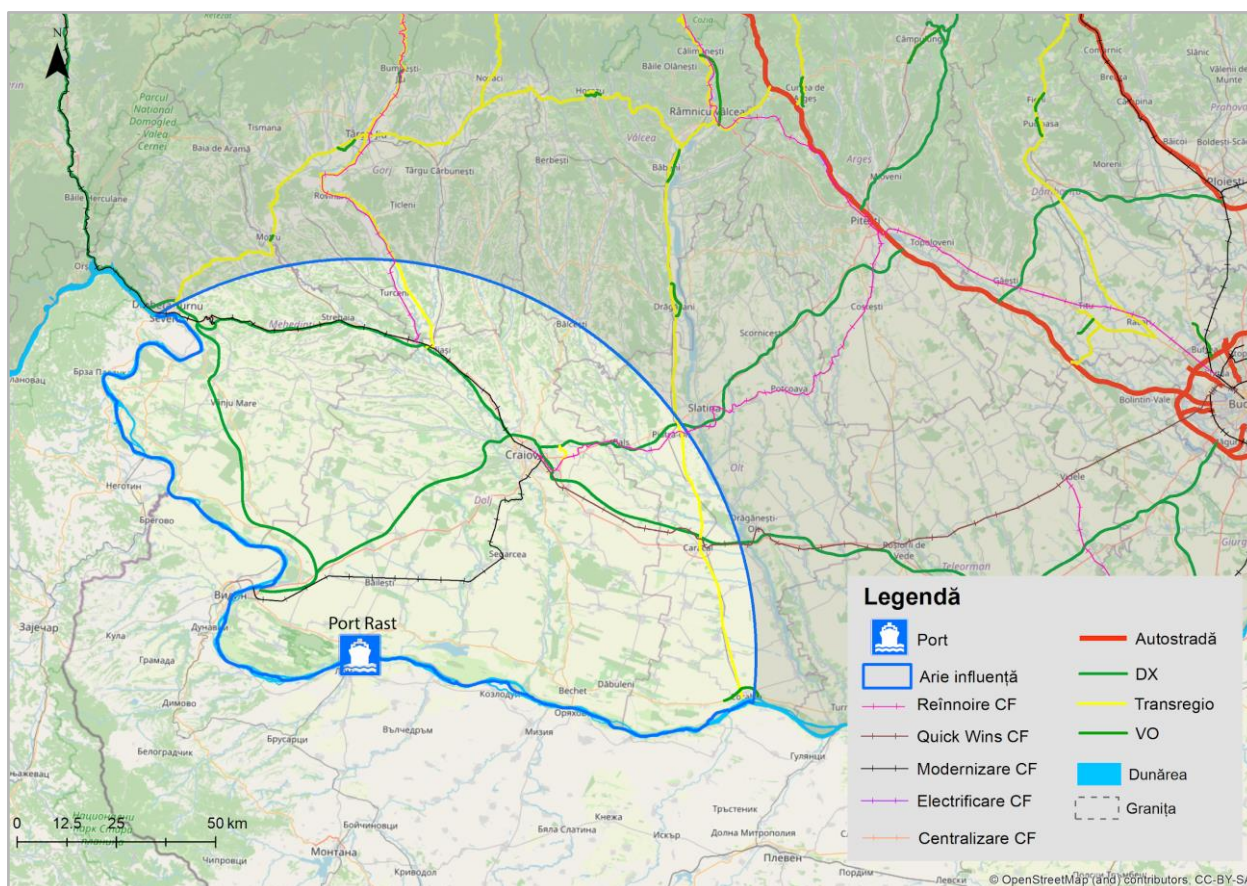


Figura V.3.26 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Rast sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Rast	236	16	220	1196,1	7.268,1	58.101

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN)

V.3.13. PORTUL BECHET

A. Starea actuală

Portul Bechet nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Dolj, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 678 - Km 681, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 7,62 ha

Lungimea cheurilor: 713 m

Front de operare: 770 ml (8 dane) din care:

- a) 600 ml (6 dane) operare mărfuri;
- b) 70 ml (1 dană) piese agabaritice;
- c) 100 ml (1 dană) pentru acostarea navelor RO-RO

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 55: Craiova - Bechet
- DN 55A: Calafat - Bechet
- DN 54A: Corabia - Bechet

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 52 km - Corabia

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Bechet (sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 157 mii tone
- b) Anul 2020 – 223 mii tone
- c) Anul 2021 – 177 mii tone

d) Anul 2022 – 144 mii tone

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o preponderență de aproape 100% a volumelor operate de cereale, după cum urmează:

Bechet	2020	2021	2022
Cereale	221	174	144
Chimice	2	3	0
Total	223	177	144

B. Obiective operaționale

Traficul prin portul Bechet este unul redus însă cu potențial de creștere în ceea ce privește transportul de cereale și îngrășăminte chimice. De asemenea un vector important îl constituie tranzitul de tip RO-RO între România și Bulgaria

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente cu o concentrare asupra transportului de cereale și îngrășăminte. Pentru atingerea acestui obiectiv intervențiile în direcția valorificării poziției portului în sudul Câmpiei Olteniei, prin colectarea unor volume mari de cereale. Principala deficiență a portului o constituie lipsa unei legături feroviare cu rețeaua națională, care să crească volumele atractivitatea portului. Cu toate acestea, proximitatea cu municipiul Craiova poate constitui un avantaj economic important în perspectivă.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Bechet, cerealele ocupă primul loc în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate în ceea ce privește cereale, deci putem concluziona o specializarea a acestuia în sectorul agricol. Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Calafat și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va ajunge la 163 mii tone / an până în 2050, situându-se astfel pe locul patru în rândul porturilor fluviale de pe Dunăre în ceea ce privește traficul prognozat de cereale, după porturile Calafat, Turnu Măgurele și Călărași. Evoluția volumelor de trafic este prezentată mai jos (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Bechet	166	172	176	172	167	163	176

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri

Bechet	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	165	171	175	171	166	162
Chimice	1	1	1	1	1	1
Total	166	172	176	172	167	163

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități,

numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

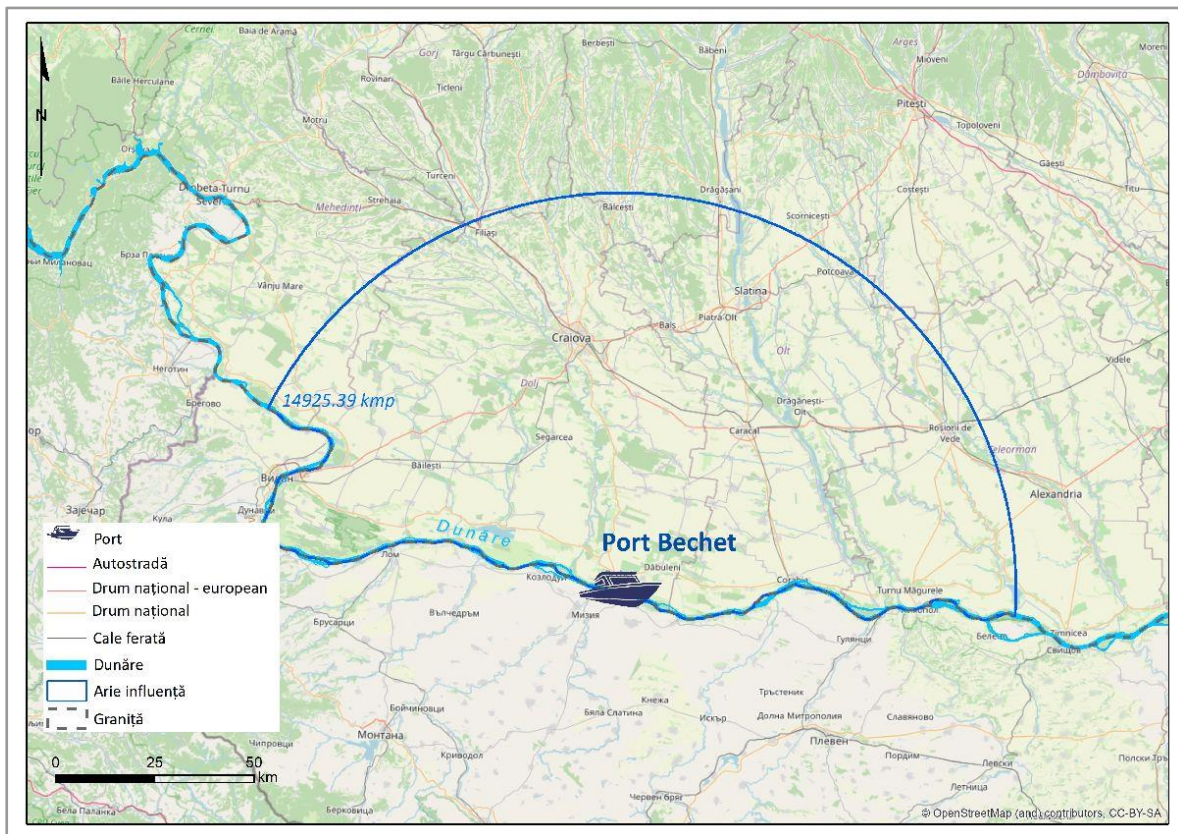


Figura V.3.27 – Harta hinterlandului portului

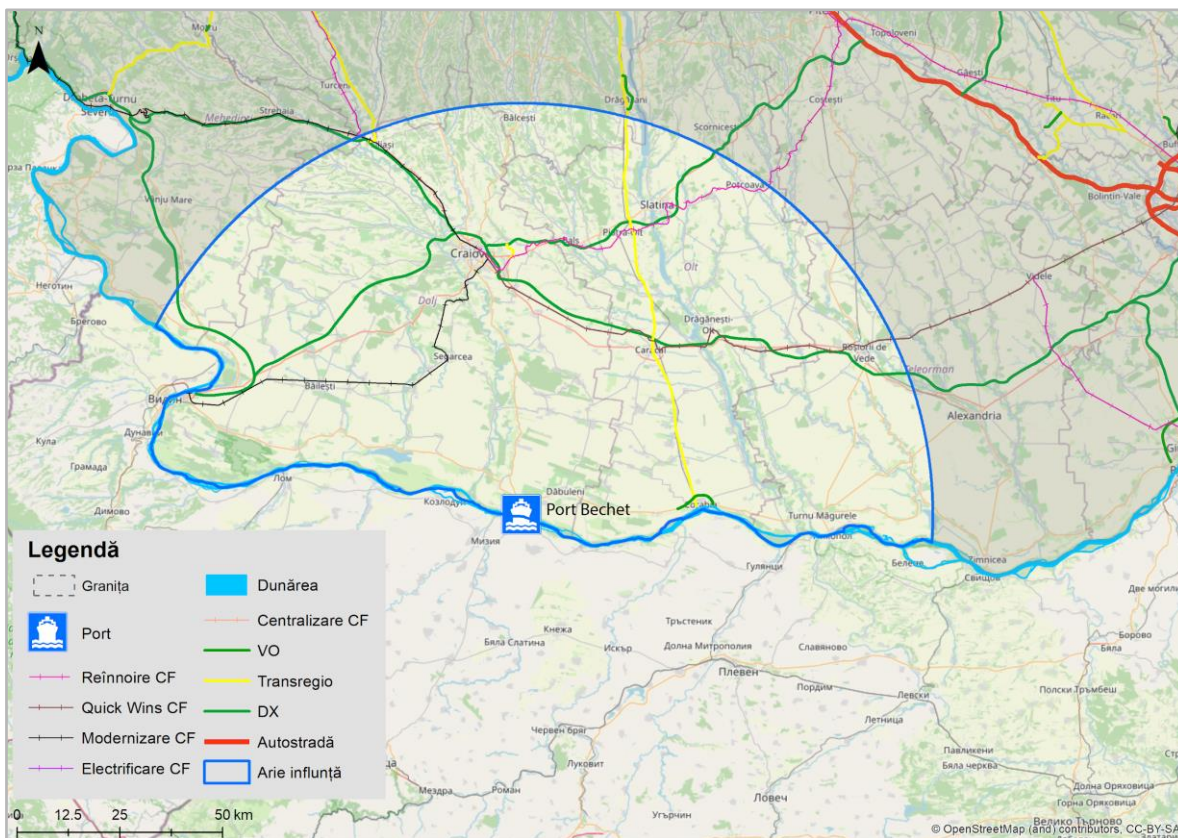


Figura V.3.28 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Bechet sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Bechet	281	19	262	1349,3	11.179,7	63.774

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 6 dane (pentru cereale, mărfuri generale și transporturi agabaritice precum și pentru transport de tip RO-RO)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 12 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 600 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN Centura Calafat și port
9. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Lucrări de reparație infrastructură existentă
13. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
14. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 52,6 mil. EUR

V.3.14. PORTUL CORABIA

A. Starea actuală

Portul Corabia nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Olt, în regiunea de dezvoltare Sud – Vest, Oltenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 627+600 - Km 633, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 22,7 ha

Lungimea cheurilor: 1.490 m

Capacitate actuală de operare: 200 mii tone/an

Front de operare: 1.150 ml (11 dane) din care:

- a) 150 ml (1 dană) cereale
- b) 300 ml (3 dane) mărfuri
- c) 700 ml (7 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 54: Caracal – Corabia
- DN 54A: Bechet - Corabia

- Proiect modernizare DN + VO Corabia (163 km – cost estimat 113 mil. EUR – implementare 2027)

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 160 km - Giurgiu
- 52 km - Bechet
- 32 km - Turnu Măgurele

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată - CF 110: Piatra Olt - Caracal - Corabia



Portul Corabia (sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 222 mii tone (111% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 124 mii tone (62% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 275 mii tone (137% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 116 mii tone (58% din capacitatea totală de operare)

Mărfurile operate în ultimii trei ani în Portul Corabia au fost, în procent de 100%, cereale.

Corabia	2020	2021	2022
Cereale	124	275	116
Total	124	275	116

B. Obiective operaționale

În prezent, portul Corabia înregistrează un trafic redus iar infrastructura portuară necesită reparații, cu excepția unor facilități de depozitare și a transportului de cereale. Cu toate acestea, este bine amplasat, fiind singurul port mai mare între Giurgiu și Calafat. Pe de altă parte este conectat atât rutier cât și feroviar cu rețelele terestre de transport. Important în contextul creșterii atractivității portului este proiectul *Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T - Port Corabia*, eligibil a fi finanțat din Fonduri Europene Nerambursabile.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Potențialul ridicat al portului ce poate fi valorificat prin îndeplinirea acestui obiectiv este reprezentat de poziția sa și de proiectele de conectivitate rutieră și feroviară propuse în acest spațiu.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Corabia, cerealele ocupă primul în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializarea a acestuia în sectorul agricol. Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Corabia și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția

volumelor de mărfuri manipulate va ajunge la 159 mii tone / an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Corabia	158	163	168	163	159	159	168

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri

Corabia	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	158	163	168	163	159	159
Total	158	163	168	163	159	159

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.



Figura V.3.29 – Harta hinterlandului portului

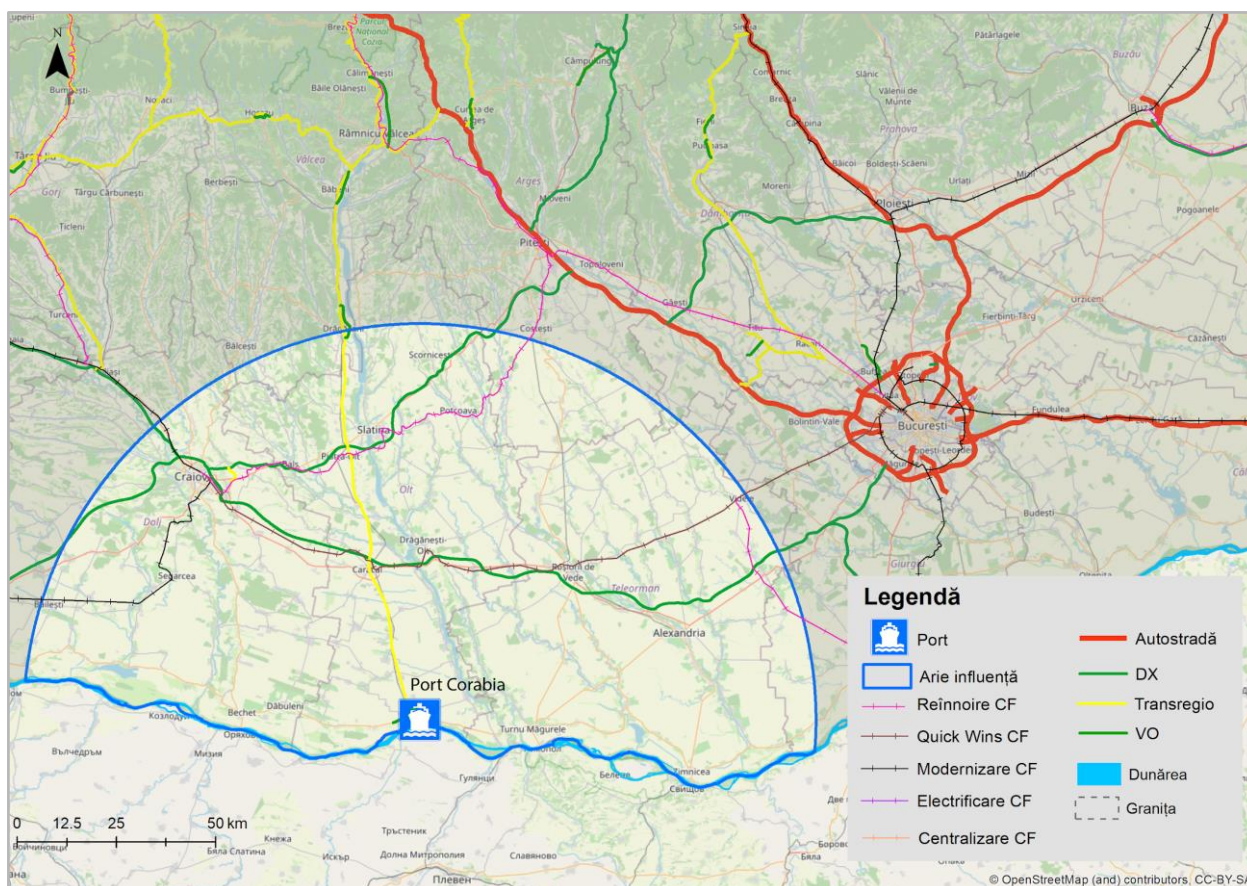


Figura V.3.30 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Corabia sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Corabia	314	21	293	1461,2	12.171	71.324

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 6 dane (4 pentru cereale și 2 pentru mărfuri generale) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 10 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare

nave/vagoane/camioane

6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 750 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 54 / DN 54A și port
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Corabia și port
10. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructură acostare nave agrement (tip marina)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice ample în amonte împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 73 mil. EUR

V.3.15. PORTUL TURNU MĂGURELE

A. Starea actuală

Portul Turnu Măgurele nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Teleorman, în regiunea de dezvoltare Sud, Muntenia. Acesta este administrat de către UAT Turnu Măgurele.

Limitele portului/locului de operare: Km 597, Dunăre, mal stâng

Suprafața totală a teritoriului portuar: -

Lungimea cheurilor: 820 m

Capacitate actuală de operare: 270 mii tone/an

Front de operare: 700 ml (7 dane) din care:

- a) 500 ml (5 dane) mărfuri generale
- b) 100 ml (1 dană) pasageri
- c) 100 ml (1 dană) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 54: Caracal – Corabia – Turnu Măgurele
- DN 52: Alexandria – Turnu Măgurele
- DN 51A: Zimnicea – Turnu Măgurele
- DN 65A: Pitești – Roșiorii de Vede – Turnu Măgurele

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 117 km Giurgiu
- 32 km Corabia

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată: CF 108 (nu face parte din rețelele europeană și națională)



Portul Turnu Măgurele și Combinatul de Îngrășăminte Chimice

Trafic de marfă:

- Anul 2019 – 279 mii tone (103% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2020 – 276 mii tone (102% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2021 – 250 mii tone (92% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2022 – 137 mii tone (51% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de cereale după cum urmează:

Turnu Măgurele	2020	2021	2022
Cereale	208	244	110
Chimice	36	2	0
Piatră	32	4	27
Total	276	250	137

B. Obiective operaționale

Portul Turnu Măgurele a fost asociat în principal cu uzinele chimice și de îngrășăminte de lângă port, operând atât materiile prime chimice cât și îngrășămintele produse. Utilizarea sa cu precădere pentru această industrie și utilizarea limitată în alte scopuri ar sugera faptul că viitoarea dezvoltare ar trebui să fie legată de dezvoltarea combinatului de îngrășăminte și nu ar trebui să fie bazată numai pe fonduri publice. Cu toate acestea, având în vedere că industria chimică din zonă nu mai funcționează la capacitate, se constată o predominanță a tranzitului de cereale. În context actual remarcăm proiectul finanțat cu fonduri europene *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în Portul Turnu Măgurele* care va crește atractivitatea transportului pe apă utilizând infrastructura portuară modernă.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Având în vedere modelarea realizată cu Modelul Național de transport, infrastructura portuară va fi modernizată astfel încât să asigure un tranzit ridicat de cereale în principal și de produse chimice în plan secund.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Turnu Măgurele, cerealele ocupă primul în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializare a acestuia în sectorul agricol. Conform studiului de trafic derulat de către BEI, Portul Turnu Măgurele este pe locul al doilea în lista porturilor de pe sectorul Baziaș - Cernavodă în ceea ce privește volumul de cereale operate.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Turnu Măgurele și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va ajunge la 188 mii tone / an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Turnu Măgurele	196	202	207	200	193	187	207

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Turnu Măgurele	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	173	178	183	178	173	169
Chimice	10	10	10	10	10	10
Piatră	13	14	14	12	10	8
Total	196	202	207	200	193	187

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

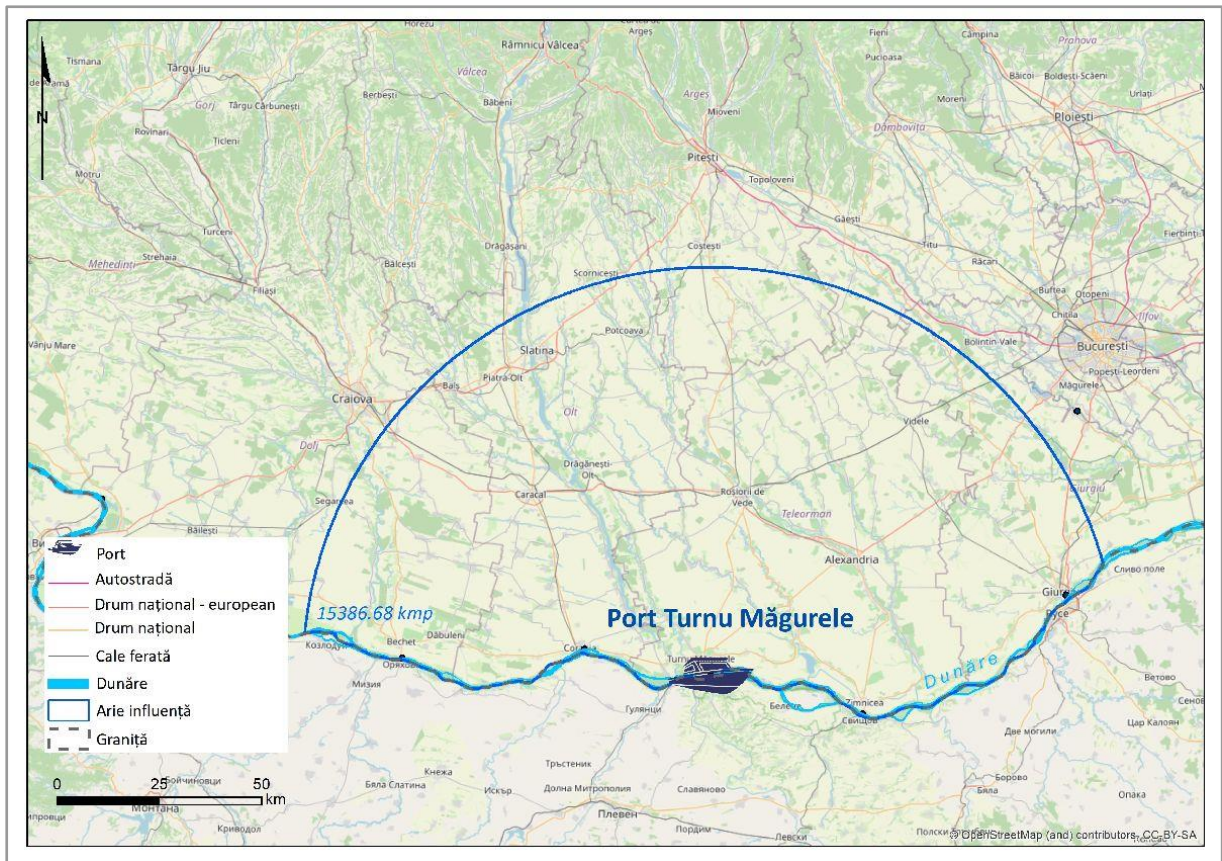


Figura V.3.31 – Harta hinterlandului portului

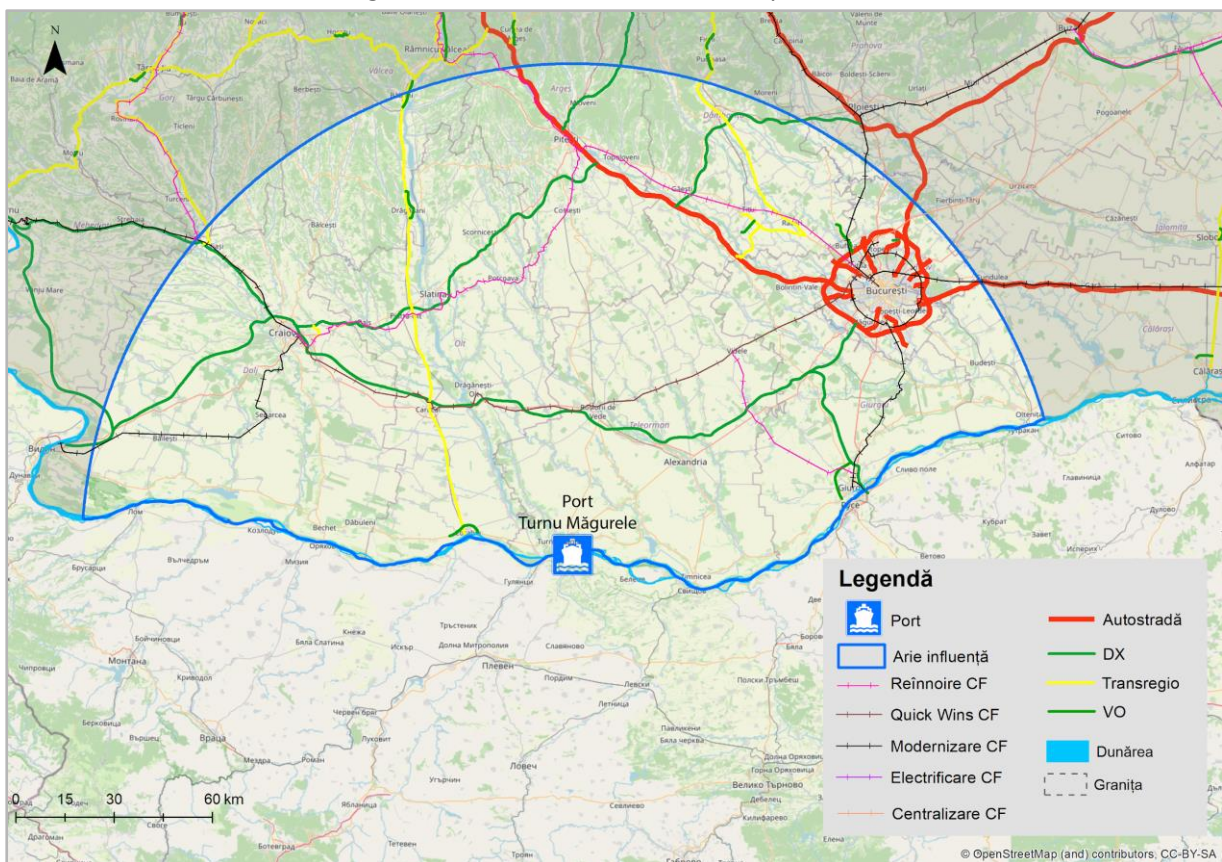


Figura V.3.32 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Turnu Măgurele sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifra de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Turnu Măgurele	284	19	265	1157,1	7.298	41.513

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 5 dane (3 pentru mărfuri generale, 2 pentru cereale)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 10 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 600 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN Centura Tr.Măgurele și port (posibilitate finanțare din FEN)
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Tr. Măgurele și port (posibilitate finanțare din FEN)
10. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
- 12.Dezvoltare infrastructura de transport pasageri (inclusiv ferryboat) (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 57,6 mil. EUR

V.3.16. PORTUL ZIMNICEA

A. Starea actuală

Portul Zimnicea nu se află pe rețeaua TEN-T, dar face parte din rețeaua națională secundară. Este localizat în județul Teleorman, în regiunea de dezvoltare Sud, Muntenia. Acesta este administrat de către UAT Zimnicea.

Limitele portului/locului de operare: Km 554, Dunăre, mal stâng

Suprafața totală a teritoriului portuar: 5,2 ha

Lungimea cheurilor: 870 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: 400 ml (4 dane) din care:

- a) 300 ml (3 dane) mărfuri generale
- b) 100 ml (1 dană) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 51: Alexandria - Zimnicea
- DN 51A: Turnu Măgurele - Zimnicea
- DN 5C: Giurgiu - Zimnicea

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 62 km Giurgiu

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată - CF 109: (nu face parte din rețelele europeană și națională)



Port Zimnicea (Sursă: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 65 mii tone

- b) Anul 2020 – 79 mii tone
- c) Anul 2021 – 13 mii tone
- d) Anul 2022 – 0

În Portul Zimnicea, volumele de marfă operate în anii 2020 și 2021 se împart între minereu și cereale, , după cum se poate observa în tabelul de mai jos. În anul 2022 nu a fost raportat trafic de marfă.

Zimnicea	2020	2021	2022
Cereale	29	3	0
Minereu	50	10	0
Total	79	13	0

B. Obiective operaționale

Portul Zimnicea s-a dezvoltat pe seama fluxurilor de mărfuri siderurgice, însă în ultima perioadă acest tip de tranzit a scăzut spre zero. Având în vedere poziția sa, se recomandă o dezvoltare în zona transportului de containere.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente și dezvoltarea unui terminal modern de containere. Conexiunile rutieră și feroviară creează bune premise pentru un hub de containere în sudul României.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Zimnicea, se înregistrează cel mai scăzut nivel al traficului de cereale dintre toate porturile situate pe Dunărea fluvială. Aici se operează și alte categorii de mărfuri, predominant minereuri (sau produse similare) pentru Zimtub S.A.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Zimnicea și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 20 mii tone / an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Zimnicea	17	18	18	18	18	18	18

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri

Zimnicea	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	10	10	10	10	10	10
Minereu	7	8	8	8	8	8
Total	17	18	18	18	18	18

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.



Figura V.3.33 – Harta hinterlandului portului

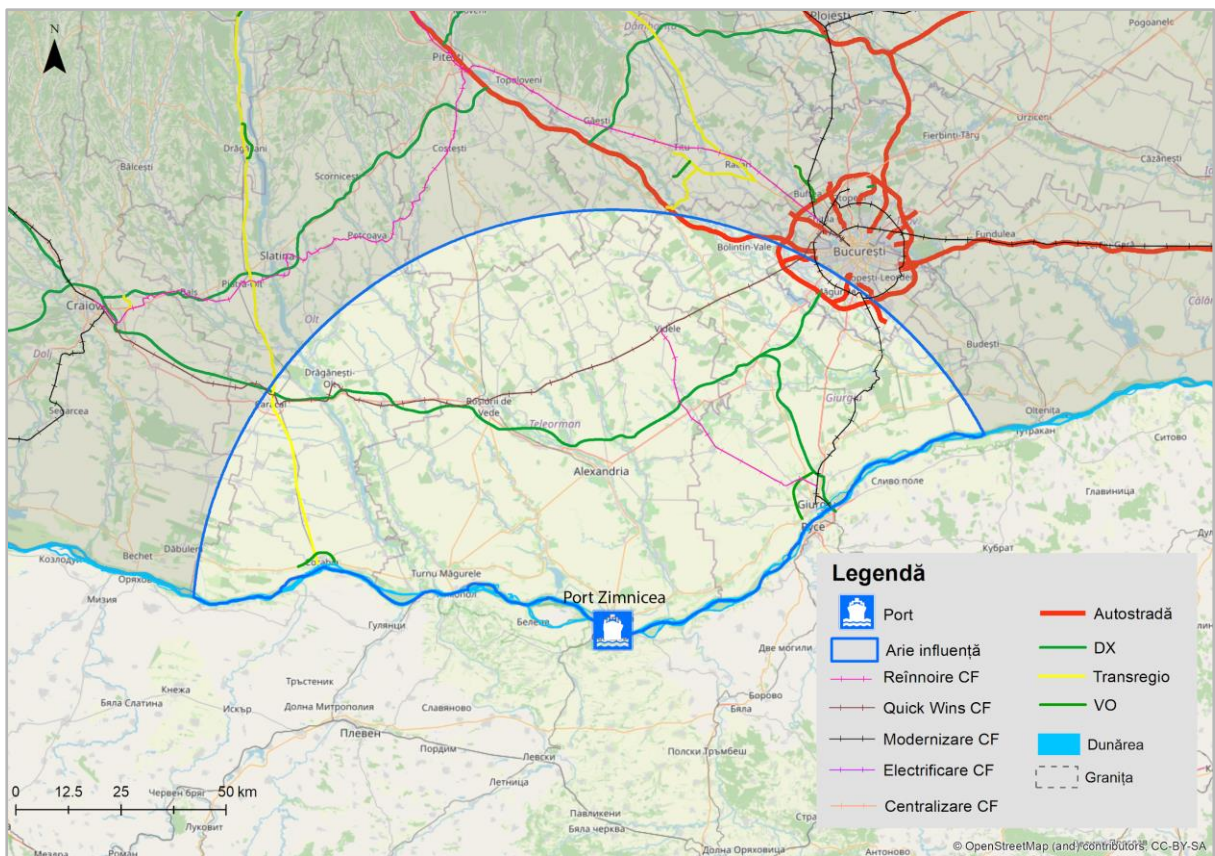


Figura V.3.34 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Zimnicea sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Zimnicea	234	16	218	1729,6	39.985,5	153.409

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 3 dane (pentru mărfuri generale)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între Zimnicea (DN51 / DN5C) și port
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Zimnicea și port
9. Amenajarea unei parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Lucrări de reparație infrastructură existentă
13. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
14. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 46,8 mil. EUR

V.3.17. PORTUL GIURGIU

A. Starea actuală

Portul Giurgiu se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Giurgiu, în regiunea de dezvoltare Sud, Muntenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 489 - Km 497, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 39 ha

Lungimea cheurilor: 1.740 m

Capacitate actuală de operare: 1.500 mii tone/an

Front de operare: 2.890 ml (29 dane) din care:

- a) 420 ml (4 dane) mărfuri generale
- b) 200 ml (2 dane) cereale
- c) 500 ml (5 dane) pasageri și remorhere
- d) 100 ml (1 dană) nave trecere peste Dunăre (RO-RO)
- e) 170 ml (2 dane) produse de balastieră
- f) 1.000 ml (10 dane) staționare nave
- g) 400 ml (4 dane) aparțin Zonei Libere Giurgiu
- h) 100 ml (1 dană) cereale (încărcare – descărcare) care aparține Zonei Libere Giurgiu

Accesibilitate rutieră:

- drum național (2+2) DN 5: București – Giurgiu - Ruse
- drum național (1+1) DN 5B: Găești – Ghimpați - Giurgiu
- drum național (1+1) DN 5C: Zimnicea - Giurgiu
- drum național (1+1) DN 41: Oltenița - Giurgiu

- Coridor rutier TEN-T Core – în perspectivă drum de mare viteză București - Giurgiu + VO Giurgiu (67 km – cost estimat 380 mil. EUR – implementare 2030)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată - CF 102: București – Giurgiu (TEN-T Core)
- cale ferată simplă neelectrificată – CF 103: Videle – Giurgiu (TEN-T Comprehensive)

- Coridor feroviar TEN-T Core – propus pentru modernizare București - Giurgiu (99 km – cost estimat 688 mil. EUR – implementare 2030)
- Coridor feroviar TEN-T Comprehensive – propus pentru electrificare și reînnoire Videle - Giurgiu (67 km – cost estimat 135 mil. EUR – implementare 2026)



Bazinul Șantier Naval - Giurgiu

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 830 mii tone (55% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 812 mii tone (54% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 977 mii tone (65% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 632 mii tone (42% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de cereale după cum urmează:

Giurgiu	2020	2021	2022
Cereale	196	206	94
Piatră	39	63	27
Cocs	285	338	208
Chimice	164	198	166
Metal	128	172	137
Total	812	977	632

B. Obiective operaționale

Portul Giurgiu operează din patru amplasamente care oferă facilități portuare specializate:

1. Portul comercial "Ramadan": port de pasageri, plus dane care operează mărfuri agricole din lifturi verticale de cereale, balast, cărbune, mărfuri generale.

2. Portul "Canalul Plantelor / Sf. Gheorghe": lift de cereale de 10.000 de tone, dar operează și agregate și mărfuri generale.

3. Portul Cioroiu: terminal petrolier.

4. Zona liberă Giurgiu: operează mărfuri generale și containere și un terminal petrolier aflat în administrare privată.

Obiectivul operațional este de modernizare și extinderea infrastructurii portuare existente precum și dezvoltarea de noi facilități de tranzit al mărfurilor. Având în vedere poziția foarte bună a portului Giurgiu, atât în relație cu București cât și cu coridoarele de transport TEN-T, rezidă necesitatea unei dezvoltări a infrastructurii portuare atât pentru valorificarea superioară a fluviului Dunărea cât și pentru un transfer modal al transportului de mărfuri (în particular cel care se referă la atragerea fluxurilor de mărfuri din sectorul rutier). Atingerea obiectivului se va realiza prin construcția și operaționalizarea unui terminal trimodal (dotat cu instalații moderne de încărcare-descărcare nave, trenuri, camioane) precum și a unei terminal de combustibil (Giurgiu Oil Terminal), care să acomodeze și echipamente și instalații de încărcare-descărcare nave, trenuri, camioane.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Giurgiu, se remarcă diversitatea tipurilor de marfă operate, acestea fiind împărțite între cocs și produse rafinate din petrol, cereale, produse chimice și metale. Traficul de cocs este legat de produse rezultate din rafinarea petrolului și, conform analizei de trafic BEI, se va menține la nivelul mediei din perioada 2019 – 2022 până în 2030, după care va scădea cu 3% pe an până în 2040 și cu 5% pe an din 2041 ca urmare a reducerii consumului de produse petroliere pentru transportul rutier.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Giurgiu și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va înregistra cel mai ridicat nivel al traficului dintre toate porturile de pe sectorul Baziaș – Cernavodă în intervalul de timp analizat, anume 714 mii tone în 2030. Apoi, trend-ul este unul descrescător, alungându-se la 566 mii tone / an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Giurgiu	692	714	687	655	605	566	714

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Giurgiu	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	152	156	162	156	153	149
Piatră	24	24	24	21	18	15
Cocs	264	264	226	194	149	116
Chimice	140	139	138	139	140	141
Metal	112	131	137	145	145	145
Total	692	714	687	655	605	566

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

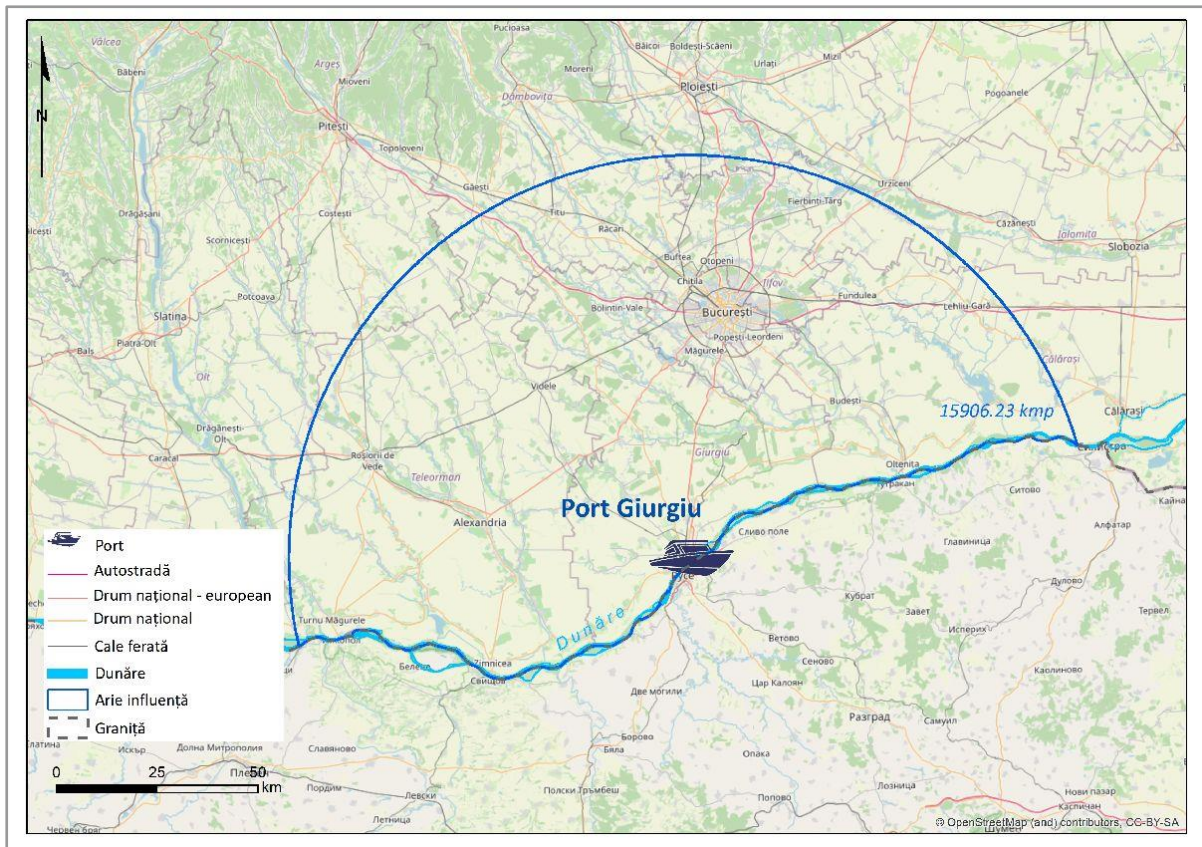


Figura V.35 – Harta hinterlandului portului

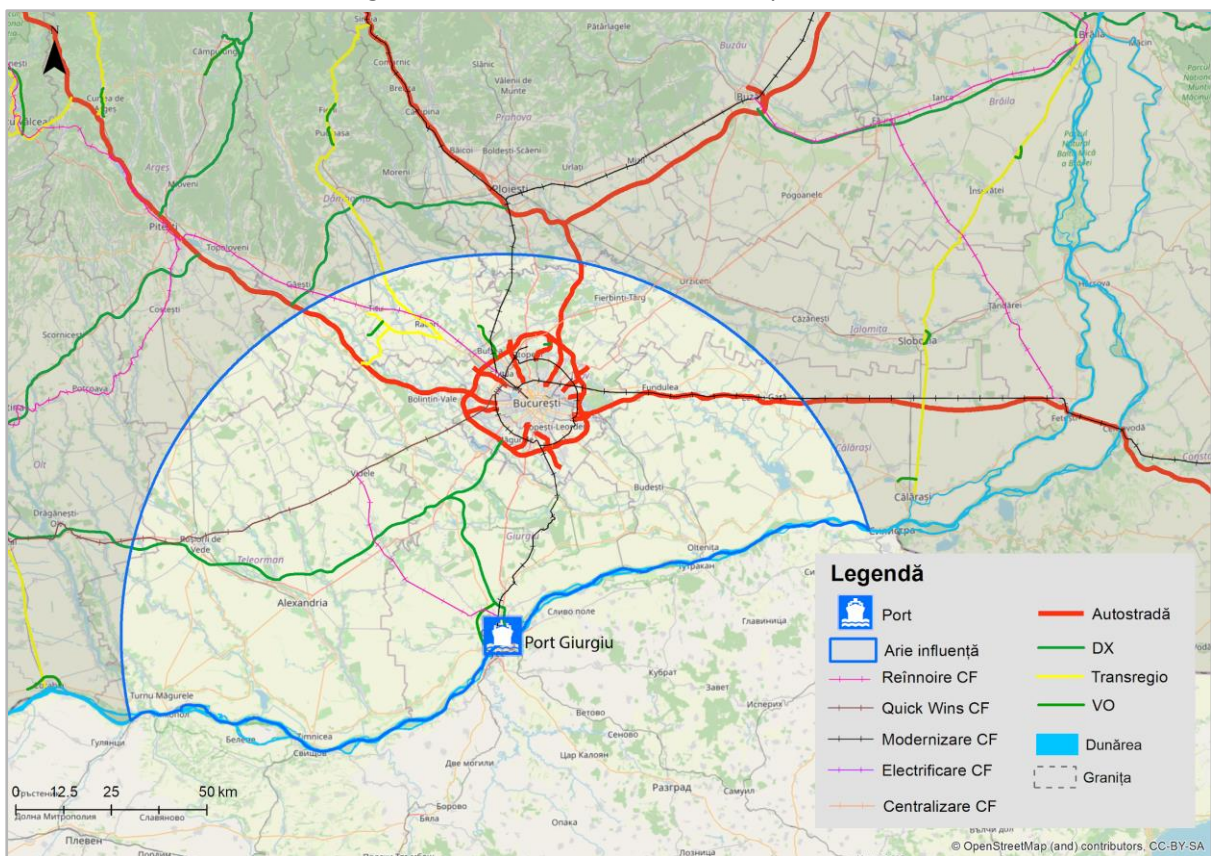


Figura V.36 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Giurgiu sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Giurgiu	305	29	276	3647,3	224.141,7	527.342

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 20 dane (pentru mărfuri generale, cereale, combustibil, mărfuri vrac, containere) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 1500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între rețeaua rutieră existentă precum și cea de perspectivă (Varianta de Ocolire Giurgiu Vest) și port
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre calea ferată București / Videle – Giurgiu – Ruse și port
9. Amenajarea a 4 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructura acostare nave agrement (tip marina)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Construcția și operaționalizarea unui terminal trimodal (cu echipamente moderne de manipulare containere vagoane, camioane, nave)
16. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
18. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde
19. Rezervoare combustibili și infrastructură aferentă de încărcare - descărcare
20. Dezvoltarea, integrarea și operaționalizarea unui sistem pachet de tip PCS ERP și GIS

Sumă estimată intervenții propuse: 233,7 mil. EUR

V.3.18. PORTUL OLTENIȚA

A. *Starea actuală*

Portul Oltenița se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Călărași, în regiunea de dezvoltare Sud, Muntenia. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 428- Km 430+800, Dunăre, mal stâng

Suprafața totală a teritoriului portuar: 8,85 ha

Lungimea cheurilor: 900 m

Capacitate actuală de operare: 450 mii tone/an

Front de operare: 900 ml (12 dane) din care:

- a) 200 ml (2 dane) mărfuri
- b) 300 ml (3 dane) pasageri
- a) 80 ml (1 dană) piese agabaritice
- b) 300 ml (6 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 4: București - Oltenița
- DN 41: Giurgiu - Oltenița
- DN 31: Călărași - Oltenița

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 76 km Giurgiu

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată – CF 801: București - Oltenița



Portul Oltenița (Sursa Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 497 mii tone (110% din capacitatea totală de operare)

b) Anul 2020 – 398 mii tone (88% din capacitatea totală de operare)

c) Anul 2021 – 175 mii tone (39% din capacitatea totală de operare)

d) Anul 2022 – 55 mii tone (12% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de cereale după cum urmează:

Oltenița	2020	2021	2022
Cereale	286	109	29
Chimice	24	35	17
Piatră	78	27	9
Metal	10	4	0
Total	398	175	55

B. Obiective operaționale

Portul Oltenița prezintă de asemenea avantajul de a se afla la aproximativ 60 km distanță de București, ceea ce îi conferă un avantaj strategic important. Cu toate acestea, volumele de mărfuri nu sunt unele excepționale și sunt reprezentate de cereale, produse chimice, dar și mărfuri vrac sau echipamente agabaritice.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Portul Oltenița este dominat operațional de portul Giurgiu, motiv pentru care specializarea acestuia se poate face în zona fluxurilor de mărfuri neacoperite de acesta (de exemplu cereale sau piese agabaritice).

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Oltenița, cerealele ocupă primul în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializarea a acestuia în sectorul agricol. Pe lângă traficul de cereale, în Portul Oltenița se mai operează produse chimice și piatră, iar ocazional un volum mic de produse metalice. Din acest motiv, traficul cu produse metalice va fi ignorat.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Oltenița și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 165 mii tone / an în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Oltenița	174	178	182	175	168	163	182

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri

Oltenița	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	129	133	137	133	130	126
Chimice	20	20	20	20	20	21
Piatră	25	25	25	22	18	16
Total	174	178	182	175	168	163

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

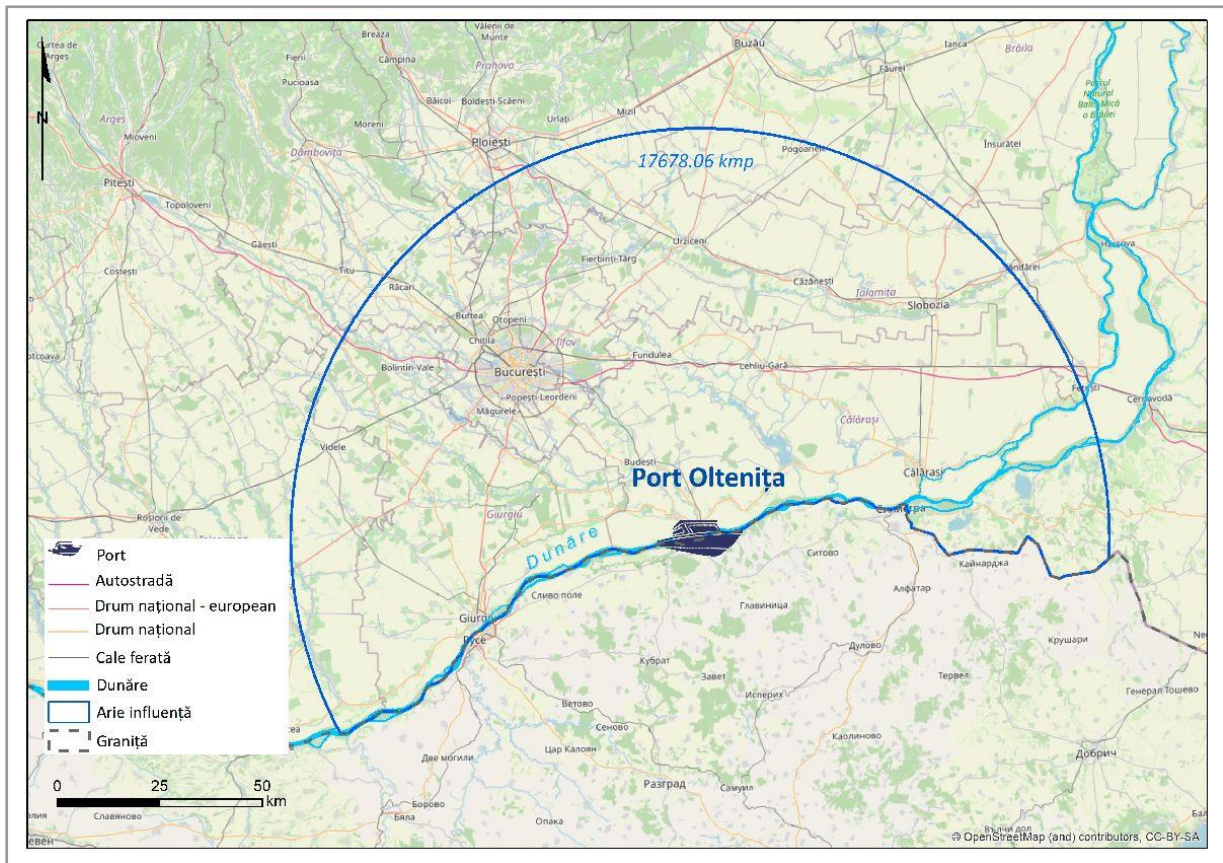


Figura V.3.37 – Harta hinterlandului portului

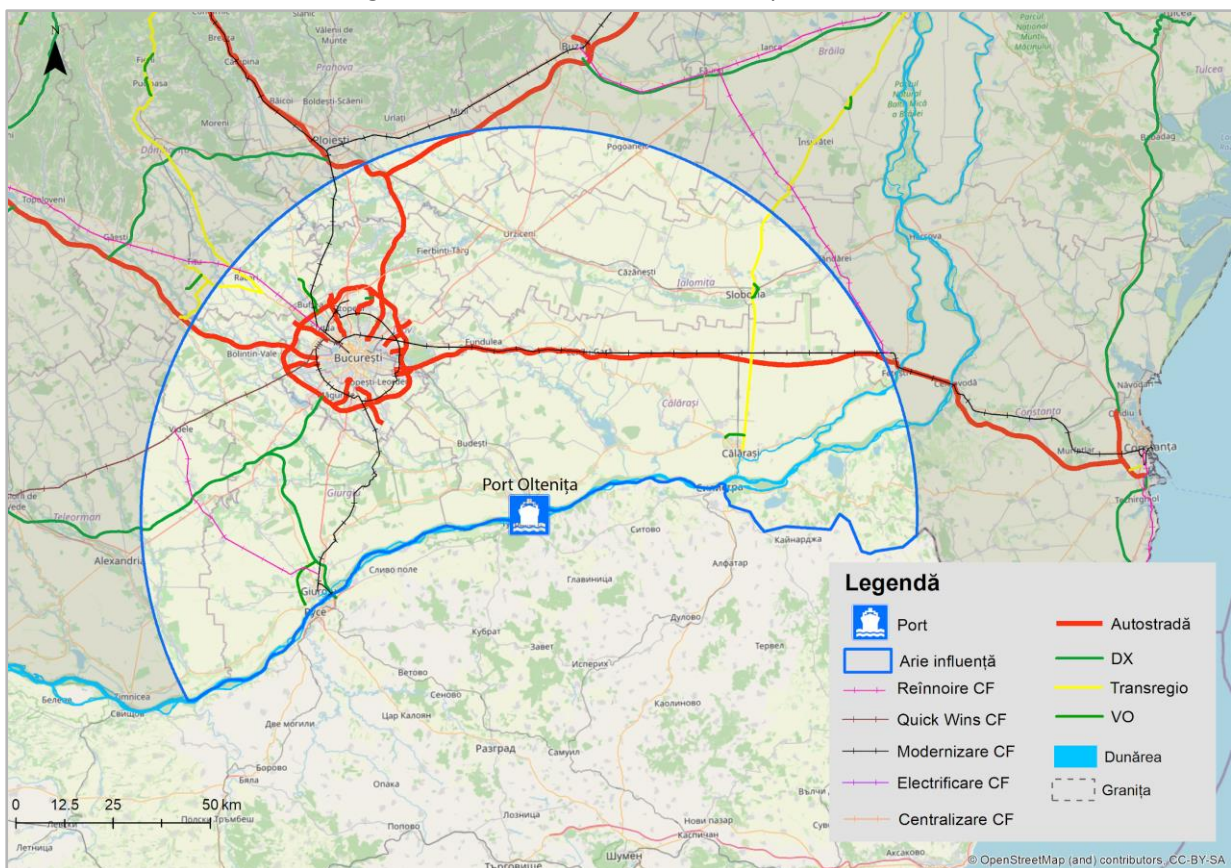


Figura V.3.38 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Oltenița sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Oltenița	304	34	270	3844,8	227.820,4	538.862

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 8 dane (pentru cereale, mărfuri general, mărfuri vrac, mărfuri agabaritice) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 10 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 750 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere DN 4 între municipiul Oltenița și port
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Oltenița și port
10. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare
15. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
18. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 71,1 mil. EUR

V.3.19. PORTUL OSTROV - REGIE

A. Starea actuală

Portul Ostrov – Regie nu se află nici pe rețeaua europeană de transport și nici pe cea națională. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud – Est, Dobrogea. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 375- Km 377, Dunăre, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 1,5 ha

Lungimea cheurilor: 86 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: Pe amplasament există o rampă de acostare (pietruită) a navelor în punctul de trecere, mărginită de un pereu dalat pe o lungime de 86 ml.

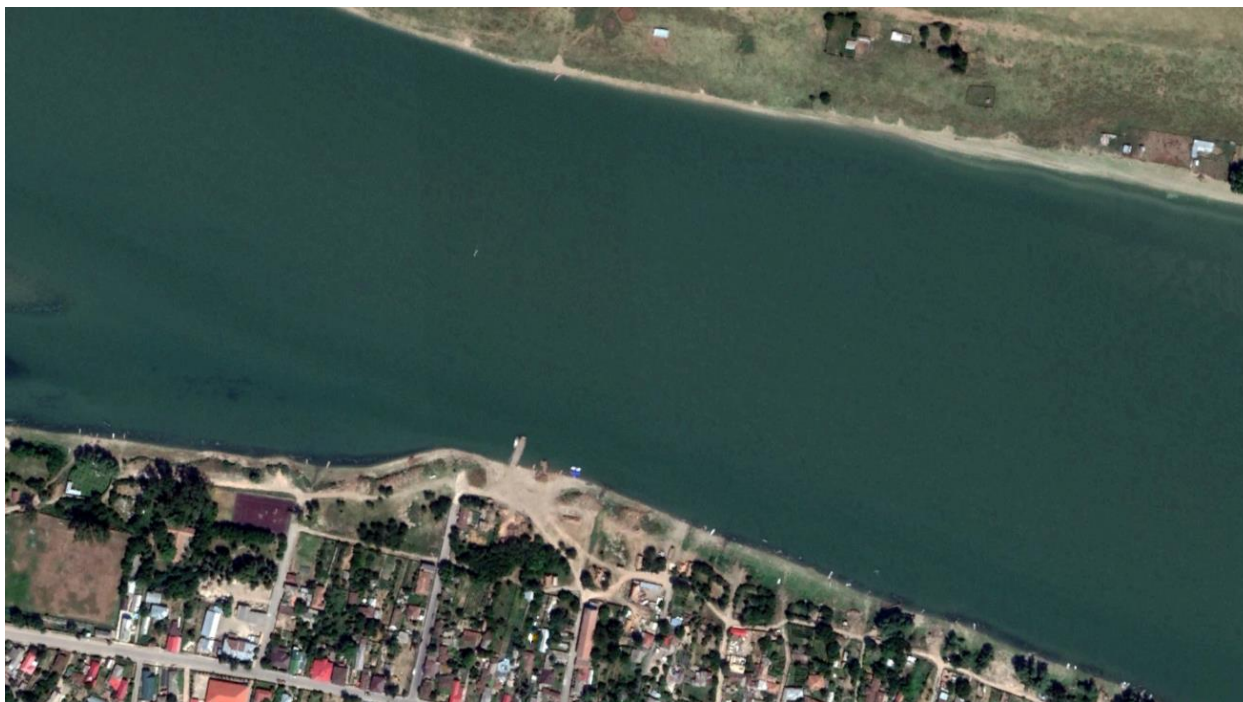
Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 3: Constanța – Murfatlar - Ostrov

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 25 km – Călărași

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Ostrov (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Ostrov nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Portul Ostrov este pe fluviul Dunărea, pe malul Dobrogean al Dunării. Operațiunile din acest port sunt inexistente, infrastructură fiind degradată. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Pentru analiza cu Modelul Național de Transport s-a considerat anul de baza (base year) 2021. Astfel, în model nu au fost înregistrate date de operare din cauza lipsei de activități portuare.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

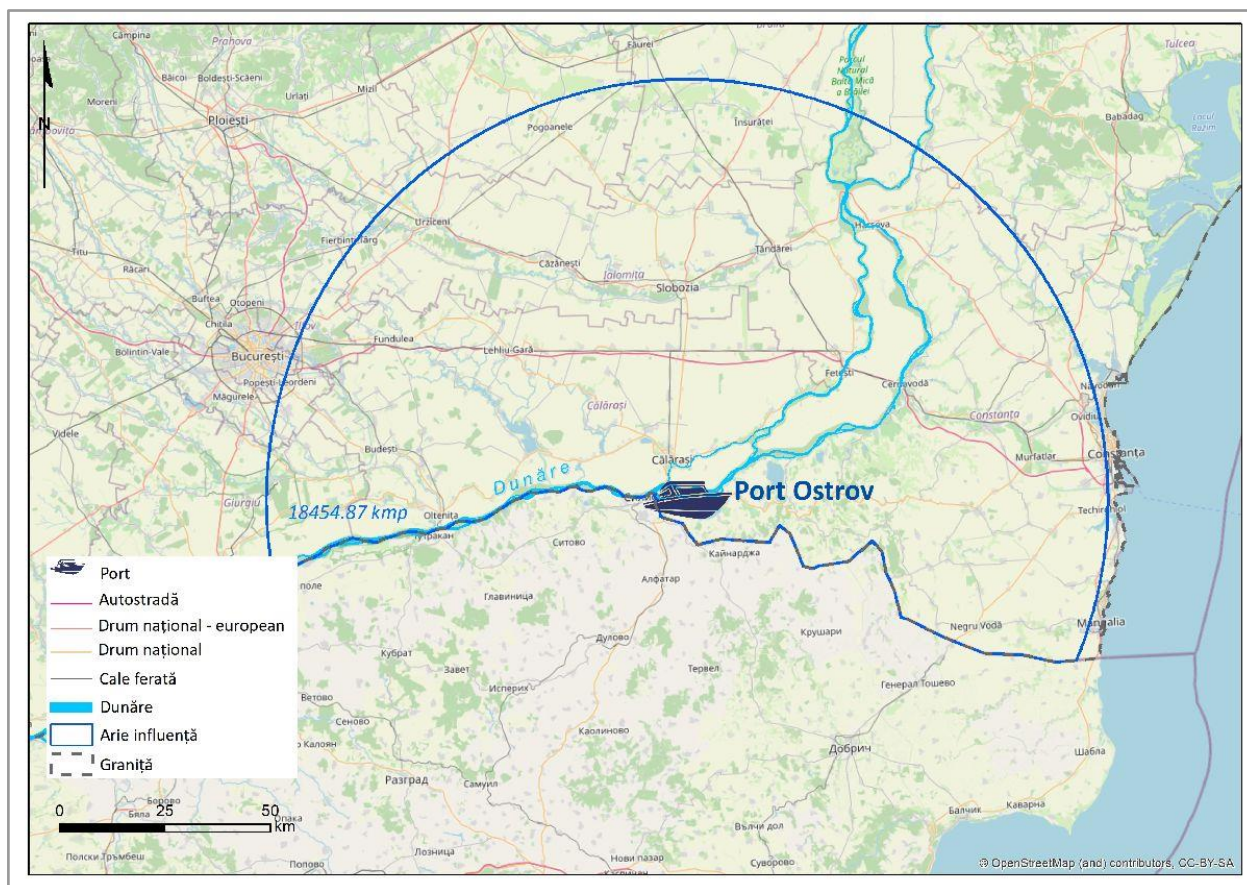


Figura V.3.39 – Harta hinterlandului portului



Figura V.3.40 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Ostrov sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Ostrov	243	29	214	2442,7	63.066,9	255.341

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN).

V.3.20. PORT COMPLEXUL PORTUAR CĂLĂRAȘI

A. Starea actuală

Portul Complexul Portuar Călărași se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Călărași, în regiunea de dezvoltare Sud, Muntenia. Complexul Portuar Călărași este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU și este împărțit în trei zone, astfel: Portul Comercial Călărași, Portul Industrial Călărași și Portul Chiciu.

1. Port Comercial Călărași

Limitele portului/locului de operare: Km 91- Km 99, Brațul Borcea, mal stâng

Suprafața totală a teritoriului portuar: 8,15 ha

Lungimea cheurilor: 827 m

Front de operare: 650 ml (6 dane) din care:

- a) 250 ml (2 dane) mărfuri ;
- b) 100 ml (1 dană) cereale ;
- c) 100 ml (1 dană) pasageri;
- d) 200 ml (2 dane) așteptare

2. Port Industrial Călărași

Limitele portului/locului de operare: Km 99- Km 100, Brațul Borcea, mal stâng

Suprafața totală a domeniului portuar: 6,25 ha

3. Port Chiciu

Limitele portului/locului de operare: Km 371- Km 376, Dunăre, mal stâng

Suprafața totală a domeniului portuar: 0,5 ha

Front de operare 57 m

Capacitate actuală de operare: 1.100 mii tone/an

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 3: București – Călărași
- DN 3B: Fetești - Călărași
- DN 31: Oltenița - Călărași
- DN 21: Brăila – Slobozia - Călărași

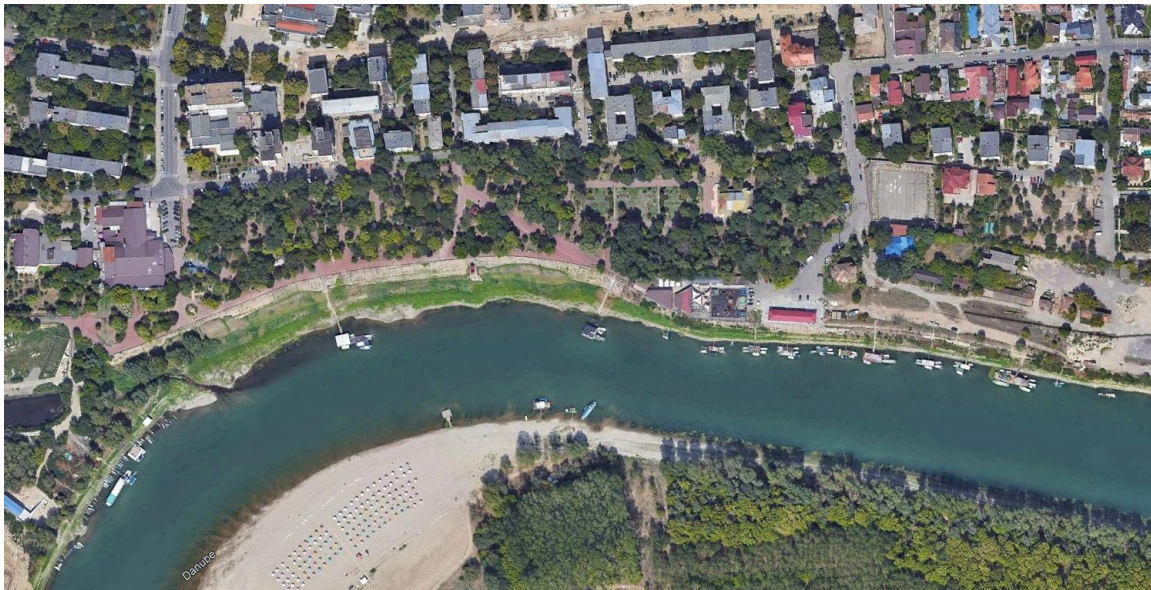
- Proiect modernizare DN + VO Călărași (27 km – cost estimat 50 mil. EUR – implementare 2027)

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 143 km Giurgiu

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată - CF 802: Ciulnița (CF 800) - Călărași



Port Complexul Portuar Călărași (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 1.106 mii tone (101% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 985 mii tone (90% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 905 mii tone (82% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 553 mii tone (50% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de minereu, urmate de cele de cereale, după cum se poate observa în tabelul de mai jos. Operarea mărfurilor de tip minereu în Portul Călărași este de factură recentă, acestea fiind asociate industriei siderurgice.

Călărași	2020	2021	2022
Cereale	107	354	97
Minereu	842	536	439
Chimice	36	15	17
Total	985	905	553

B. Obiective operaționale

În prezent, portul comercial (de pe Dunăre) operează mai ales mărfuri agricole și materiale de construcții în timp ce portul industrial (pe canalul navigabil) a fost desemnat punct de tranzit cheie pentru oțel pentru vastul Combinat Siderurgic Călărași – Siderca. În prezent aproape abandonat, cu excepția unei zone limitate de producție, acesta nu a mai furnizat tonajul pentru care portul a fost construit (deși are o capacitate estimată de 470.000 tone pe an).

Efectul reducerii activității combinatului siderurgic a fost reducerea volumelor de mărfuri operate în port. Astfel, portul nu reușește să atingă volumele pentru care a fost dezvoltat. De aceea, portul nu poate fi utilizat pentru operarea de marfă la capacitate maximă.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Portul Comercial Călărași reprezintă secțiunea operațională a complexului portuar Călărași. Modernizarea infrastructurii existente vizează infrastructura portuară destinată manipulării cerealelor, materialelor de construcții și a produselor chimice. De asemenea important în tranzitul rutier transfrontalier dar și spre Dobrogea îl reprezintă Portul Chiciu

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Călărași, prognoza de trafic arată o creștere constantă a volumelor de minereu operate până în anul 2040, an în care se previzionează a se înregistra și maximul de trafic în acest port. Traficul de cereale urmărește același trend ca în celelalte porturi fluviale, de creștere până în anul 2035, urmat de o scădere determinată de producția tot mai scăzută. În ceea ce privește traficul de cărbune, se previzionează că, în viitor, acesta va fi egal cu zero. Conform analizei BEI, concluzia este că deși sunt manipulate minereuri de fier în legătură cu producția de oțel din zonă, se pare că aprovizionarea cu cărbune se face utilizând alte moduri de transport.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Călărași și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 425 mii tone / an în 2050. Astfel, evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Călărași	387	416	429	433	428	424	433

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Călărași	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	167	173	177	173	168	164
Minereu	205	228	237	245	245	245
Chimice	15	15	15	15	15	15
Total	387	416	429	433	428	424

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

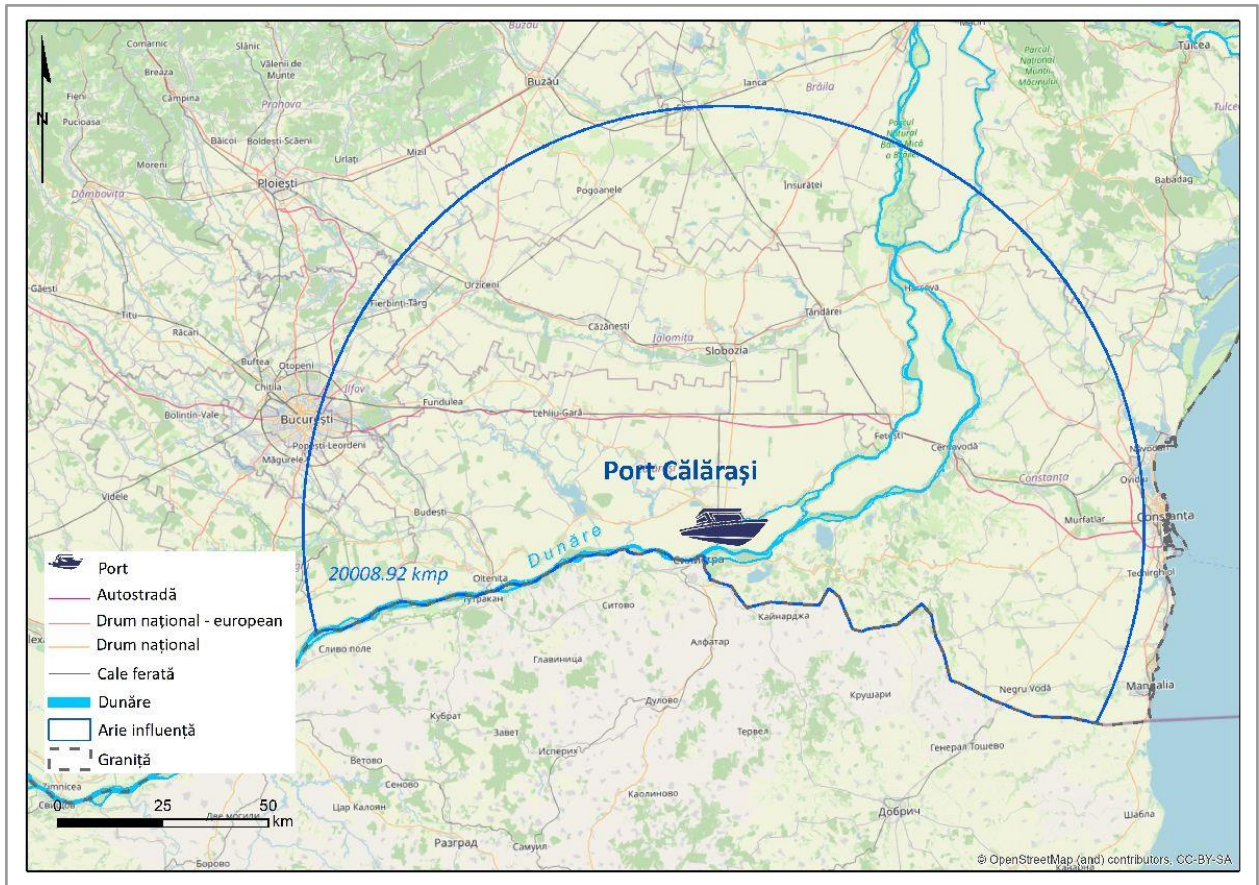


Figura V.3.41 – Harta hinterlandului portului

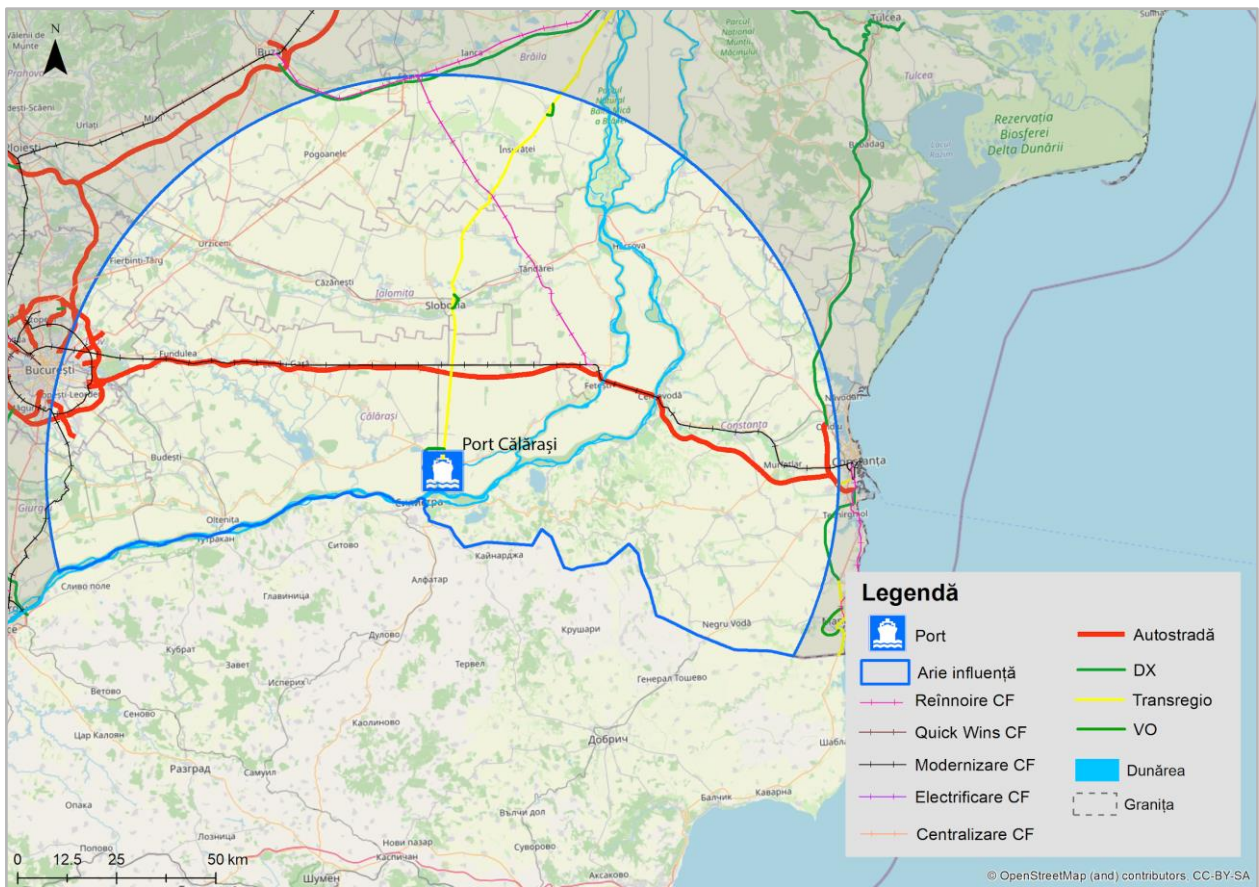


Figura V.3.42 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Călărași sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifra de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Călărași	267	31	236	2919,3	112.576,2	352.675

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 3 dane (pentru cereale și produse vrac) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 8 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Amenajarea unei parări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
9. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Lucrări de reparație infrastructură existentă
12. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
13. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 40 mil. EUR

V.3.21. PORTUL CERNAVODĂ

A. Starea actuală

Portul Cernavodă se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud – Est, Dobrogea. Acesta este administrat de către CN APDF S.A. GIURGIU.

Limitele portului/locului de operare: Km 295 - Km 300 pe Dunăre mal drept (excepție făcând intrarea pe Canalul Dunăre - Marea Neagră 500 m și 1400 m zonă de protecție subtraversare conducte produse petroliere)

Suprafață totală a teritoriului portuar: 13,2 ha

Lungimea cheurilor: 1.469 m

Capacitate actuală de operare: 1.500 mii tone/an

Front de operare: la Dunăre - 600 ml (6 dane) din care:

- a) 300 ml (3 dane) pasageri
- b) 300 ml (3 dane) așteptare

în Bazin – 830 ml (7 dane) din care:

- c) 580 ml (6 dane) mărfuri
- d) 250 ml (1 dană) așteptare

Accesibilitate rutieră:

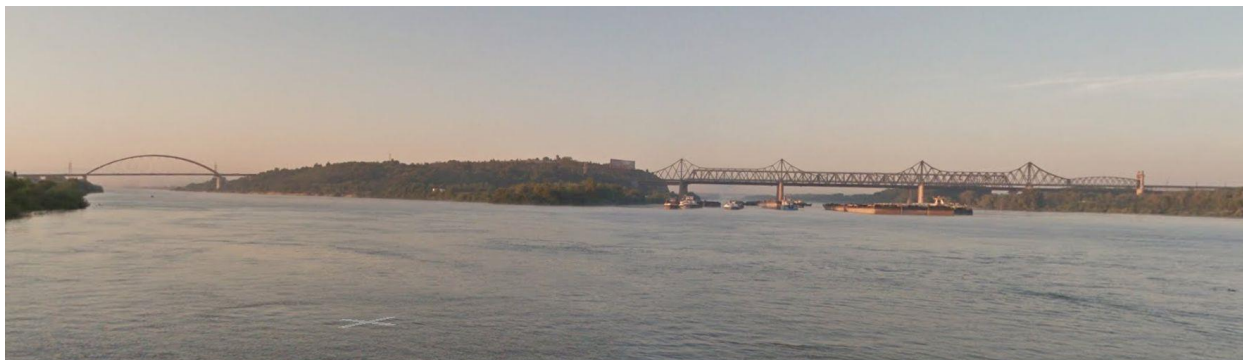
- autostrada A2: București – Port Constanța
- drum național (1+1) DN 22C: Constanța – Murfatlar - Cernavodă

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 165 km Constanța

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată - magistrala CF 800: București - Constanța



Portul Cernavodă

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 1.219 mii tone (81% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 1.239 mii tone (83% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 610 mii tone (41% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 34 mii tone (2% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o preponderență a volumelor operate de piatră și materiale de construcții, după cum urmează:

Cernavodă	2020	2021	2022
Cereale	21	26	7
Cărbune	2	0	0
Piatră	1216	584	27
Total	1239	610	34

B. Obiective operaționale

Prin portul Cernavodă predominant sunt transportate materiale de construcții fiind însă echipat deficitar pentru tranzitul de alte mărfuri ceea ce îi restricționează flexibilitatea și abilitatea de a se adapta la noi circumstanțe. Pe de altă parte poziția la intersecția fluviului Dunărea cu Canalul Dunăre Marea Neagră conferă portului un potențial relativ ridicat, care poate fi valorificat prin modernizarea infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Modernizarea infrastructurii din portul Cernavodă presupune dragaj la intrarea în bazinul portuar precum și modernizarea și reabilitarea danelor de operare mărfuri din port, inclusiv a rețelelor de utilități.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Cernavodă, piatra ocupă primul loc în ceea ce privește volumele de mărfuri tranzitate, deci putem concluziona o specializarea a acestuia în sectorul materialelor de construcții. Traficul în Portul Cernavodă a înregistrat o scădere masivă în 2021 și 2022, fenomen înregistrat la o mai mică amploare și în cazul altor porturi care operează produse de carieră sau alte produse de bază pentru construcții.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Cernavodă și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 265 mii tone / an în anul 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Cernavodă	409	410	410	354	306	265	410

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Cernavodă	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	16	17	17	17	17	16
Cărbune	0	0	0	0	0	0
Piatră	393	393	393	337	289	249
Total	409	410	430	354	306	265

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafața de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

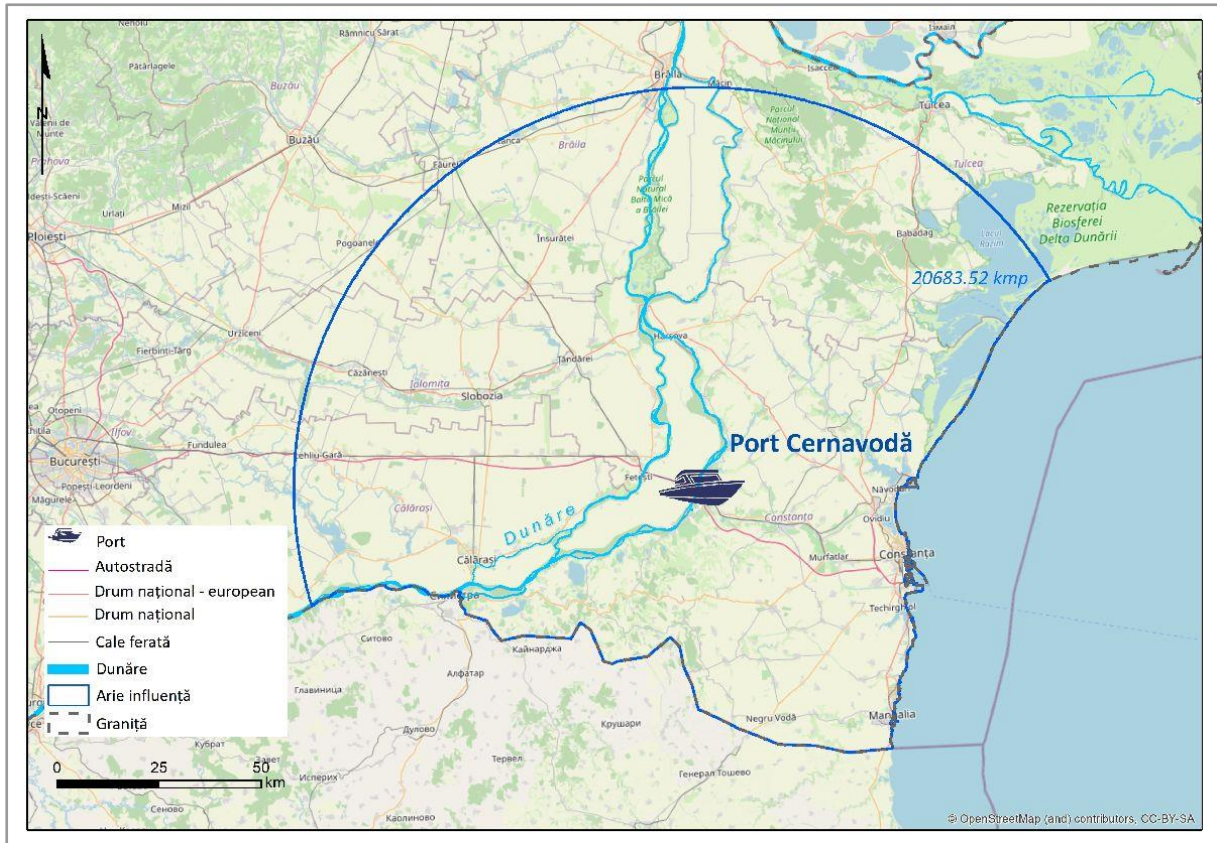


Figura V.3.43 – Harta hinterlandului portului

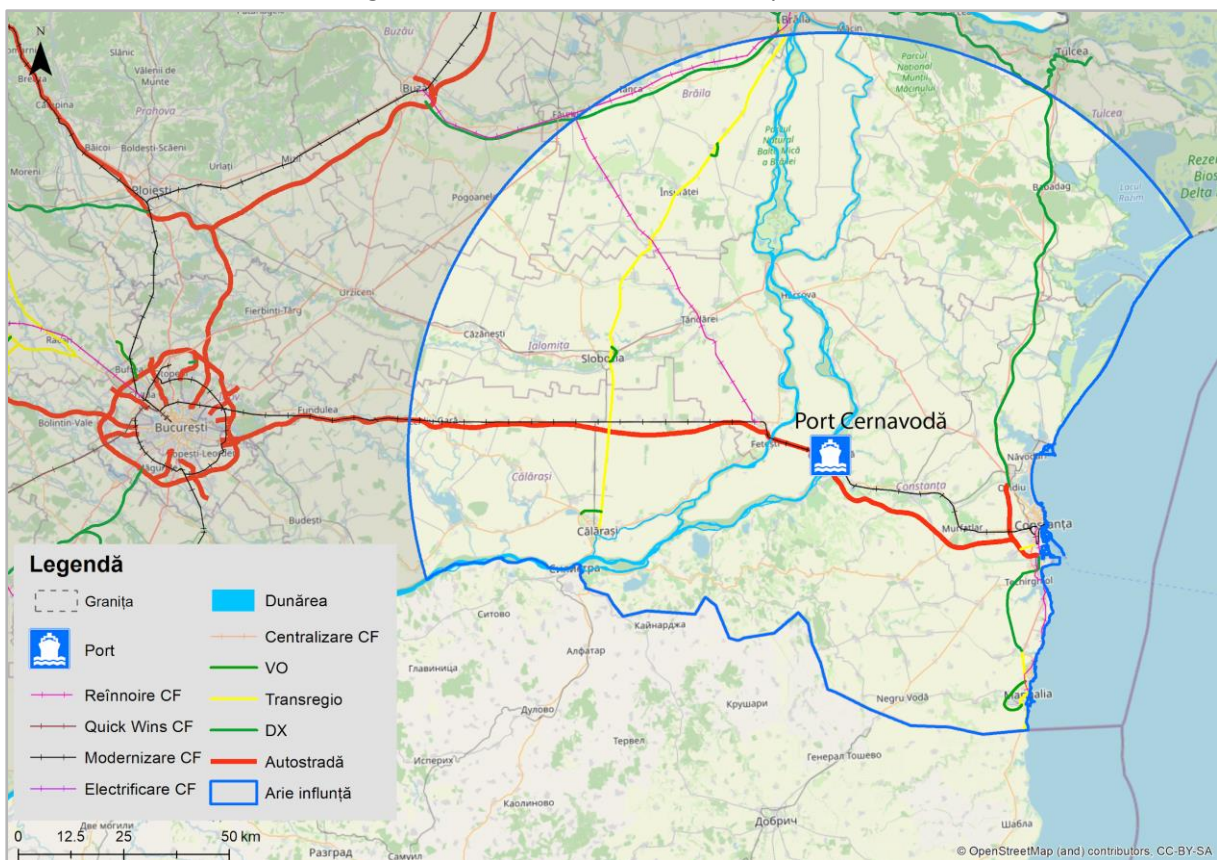


Figura V.3.44 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Cernavodă sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Cernavodă	213	25	188	1685,7	26.367,6	117.479

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 4 dane (pentru materiale de construcție, cereale, mărfuri vrac și generale) - posibilitatea finanțare din FEN
2. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Construcția a 6 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN Centura Cernavodă și port
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Saligny (coridorul feroviar București - Constanța) și port
9. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Lucrări de reparație infrastructură existentă
12. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare
13. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
14. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 42,4 mil. EUR

V.3.22. PORTUL MEDGIDIA

A. Starea actuală

Portul Medgidia se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud – Est, Dobrogea. Acesta este administrat de către CN ACN S.A.

Limitele portului/locului de operare: km 37,5, Canalul Dunăre - Marea Neagră, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 19 ha

Lungimea cheurilor: 2.000 m

Capacitate actuală de operare: 11.500 mii tone/an

Front de operare: 2.567 ml (22 dane) din care:

- a) 2.045 ml (17 dane) mărfuri generale
- b) 300 ml (3 dane) pasageri
- c) 120 ml (1 dană) tehnică
- d) 102 ml (1 dană) buncheraj

Accesibilitate rutieră:

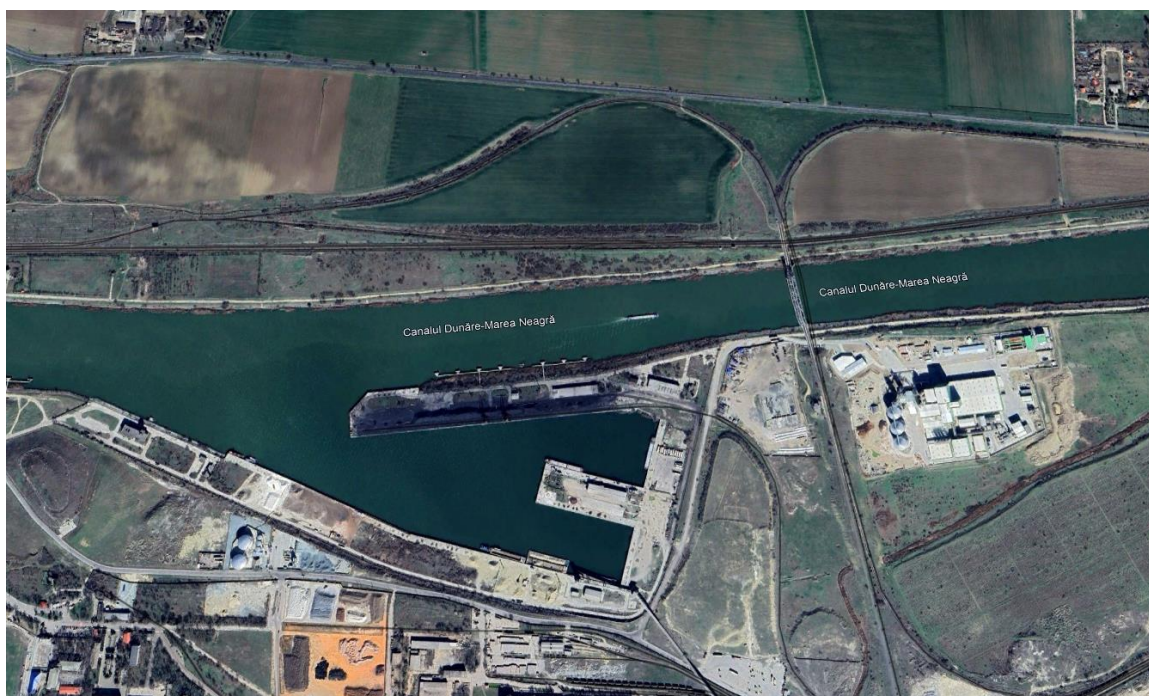
- autostrada A2: București – Port Constanța
- drum național (1+1) DN 22C: Constanța – Medgidia - Cernavodă

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 25 km Basarabi (Murfatlar)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată - magistrala CF 800: București - Constanța
- cale ferată simplă neelectrificată – CF 803: Medgidia – Negru Vodă
- cale ferată simplă neelectrificată – CF 804: Medgidia - Tulcea



Portul Medgidia (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 396 mii tone (3% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 389 mii tone (3% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 357 mii tone (3% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 363 mii tone (3% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de materiale de construcții, în special piatră, după cum urmează:

Medgidia	2020	2021	2022
Cereale	103	125	43
Chimice	1	0	0
Cărbune	82	91	73
Cocs	67	0	16
Piatră	136	141	231
Total	389	357	363

B. Obiective operaționale

Poziția portului Medgidia, atât pe Canalul Dunăre Marea Neagră, cât și în apropiere autostrăzii și căii ferate București - Constanța poate să constituie un avantaj important pentru activitatea viitoare din port.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Intervențiile pentru atingerea acestui obiectiv vizează modernizarea cheurilor și a danelor precum și lucrări de dragaj.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În Portul Medgidia, se constată un trafic divers, mărfurile operate fiind piatră, în proporție de 66%, urmate de cărbune și cereale. Conform studiului de trafic derulat de către BEI, în Portul Medgidia vor continua să se descarce nisipuri și balasturi dragate din Dunăre, care vor fi preluate de balastierele din zona. În ceea ce privește traficul de cereale și de cărbune, acesta este mai degrabă ocazional, cota deținută de acest tip de mărfuri în traficul total de marfă manipulată fiind mai degrabă redusă.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Medgidia și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va ajunge la aproximativ 150 mii tone / an în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Medgidia	173	175	176	165	155	146	176

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Medgidia	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	54	56	57	56	54	53
Cărbune	50	50	50	50	50	50
Piatră	69	69	69	59	51	43
Total	173	175	176	165	155	146

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

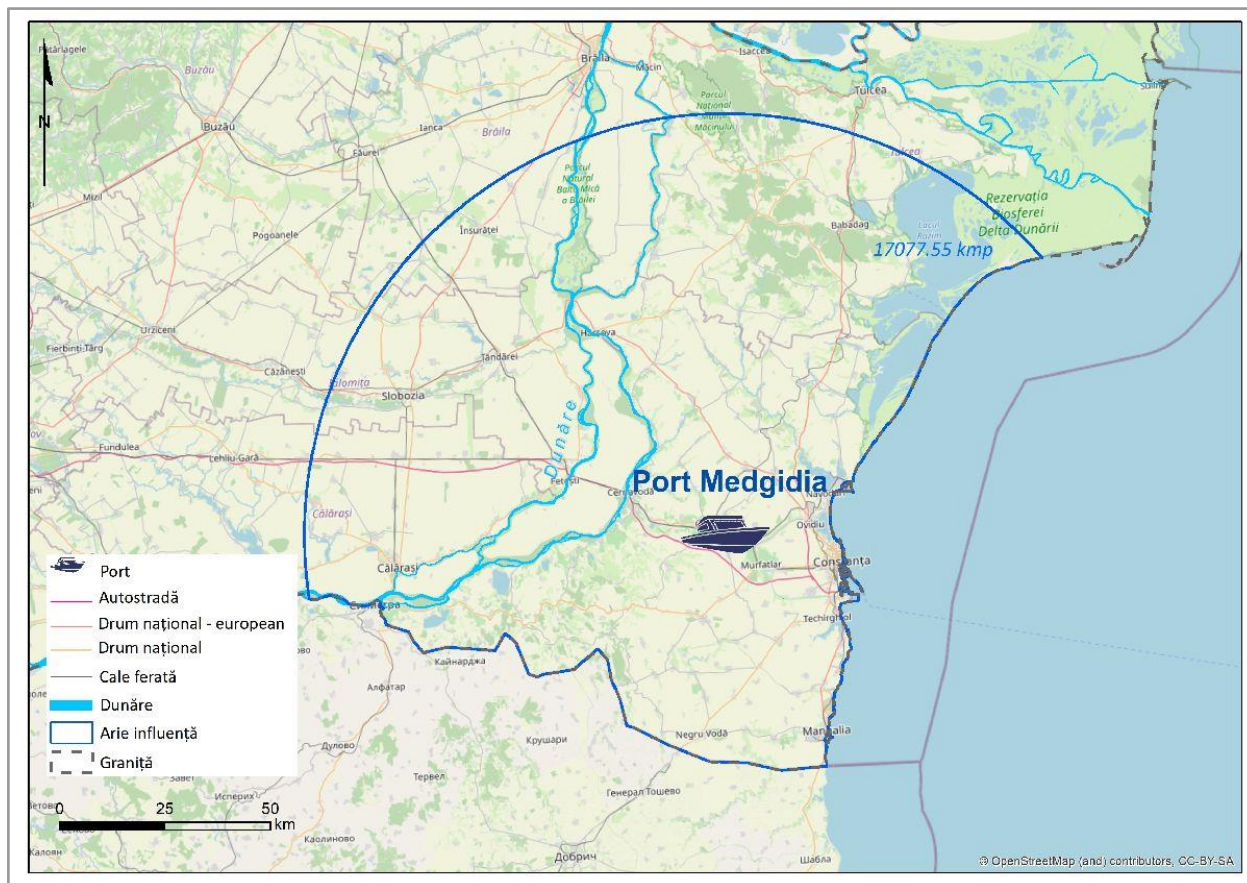


Figura V.3.45 – Harta hinterlandului portului

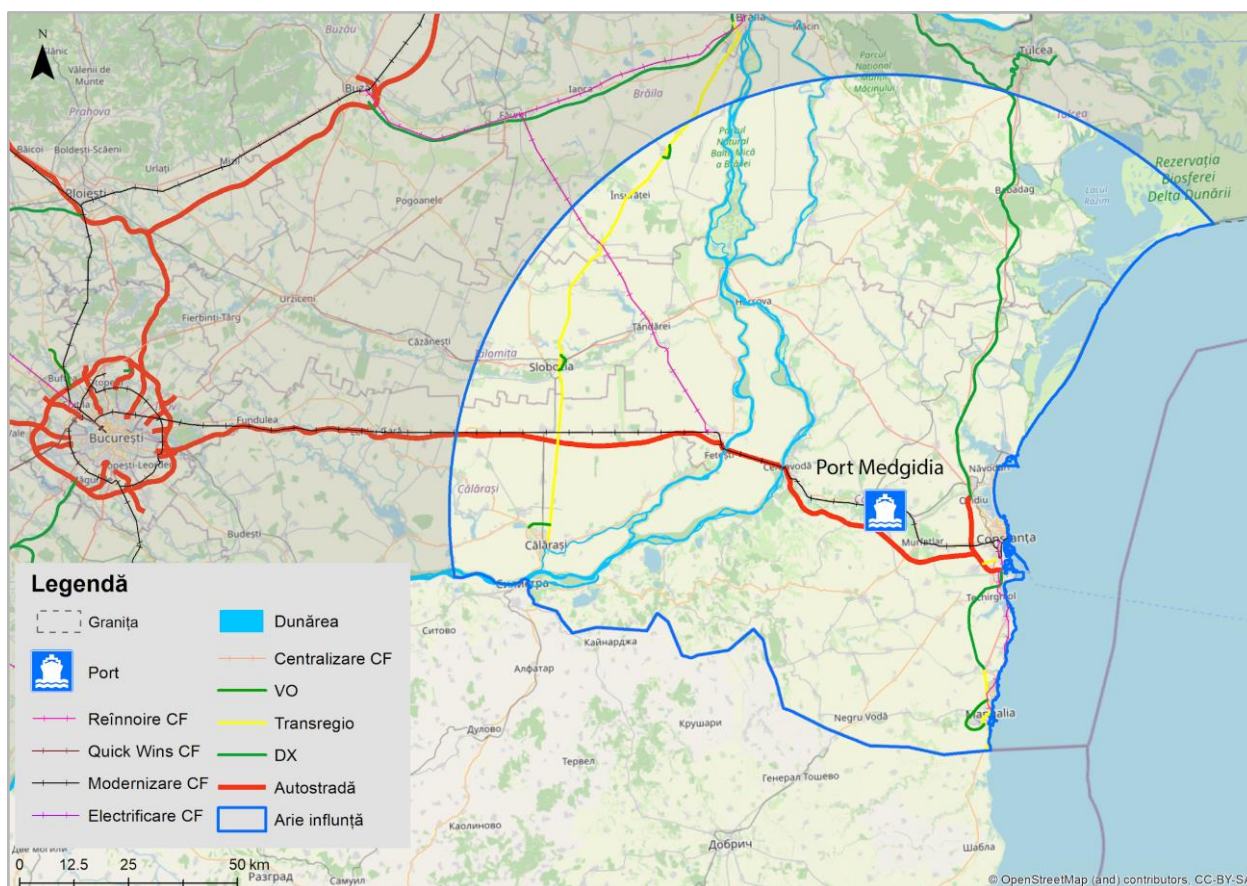


Figura V.3.46 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Medgidia sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Medgidia	167	19	148	1333,5	23.800,6	96.941

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 4 dane (pentru mărfuri generale, materii și materiale de construcții) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Modernizare a 5000 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)

5. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN Centura Medgidia și port
6. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Medgidia / gara Dorobanțu și port
7. Amenajarea unei parări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
9. Lucrări de reparație infrastructură existentă
10. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 41,3 mil. EUR

V.3.23. PORTUL BASARABI (MURFATLAR)

A. Starea actuală

Portul Basarabi se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud – Est, Dobrogea. Acesta este administrat de către CN ACN S.A.

Limitele portului/locului de operare: km 25, Canalul Dunăre - Marea Neagră, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 14 ha

Lungimea cheurilor: 1.430 m

Capacitate actuală de operare: 600 mii tone/an

Front de operare: 1.426 ml (13 dane) din care:

- a) 1.276 ml (12 dane) mărfuri generale, din care 6 dane aparțin APMC, traficul fiind raportat în Portul Constanța
- b) 150 ml (1 dană) pasageri

Accesibilitate rutieră:

- autostrada A2: București – Port Constanța
- drum național (1+1) DN 3: Constanța - Murfatlar
- drum național DN 22C (1+1): Cernavodă – Medgidia - Murfatlar

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 30 km Constanța

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată - magistrala CF 800: București - Constanța



Portul Basarabi - Murfatlar (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- Anul 2019 – 654 mii tone (109% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2020 – 609 mii tone (101% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2021 – 635 mii tone (106% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2022 – 634 mii tone (106% din capacitatea totală de operare)

Mărfurile operate în ultimii trei ani în Portul Basarabi au fost aproape în totalitate materiale de construcții.

Basarabi	2020	2021	2022
Cereale	0	20	78
Piatră	609	615	556
Total	609	635	634

B. Obiective operaționale

Portul Basarabi se remarcă printr-o flux mare de materiale de construcții (piatră).

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară modernizarea infrastructurii necesare manipulării materialelor de construcții.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Basarabi, materialele de construcții au cea mai mare pondere în traficul de marfă operată. Având în vedere că aceste materiale provin din dragajele efectuate pe Dunăre (nu depind de capacitatea unor cariere sau de cererea de materiale de construcții), este posibil ca tendința de scădere a traficului

să nu fie cea reală. În ceea ce privește traficul de cereale, la fel ca în Portul Medgidia, acestea dețin o cotă redusă în totalul traficului, fiind mai degrabă o categorie de mărfuri manipulată ocazional.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Basarabi și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va ajunge la aproximativ 275 mii tone / an în anul 2050, vârful de 417 mii tone estimându-se a se înregistra în 2035. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Basarabi	416	417	417	362	315	274	417

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Basarabi	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	30	31	31	31	31	30
Piatră	386	386	386	331	284	244
Total	416	417	417	362	315	274

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

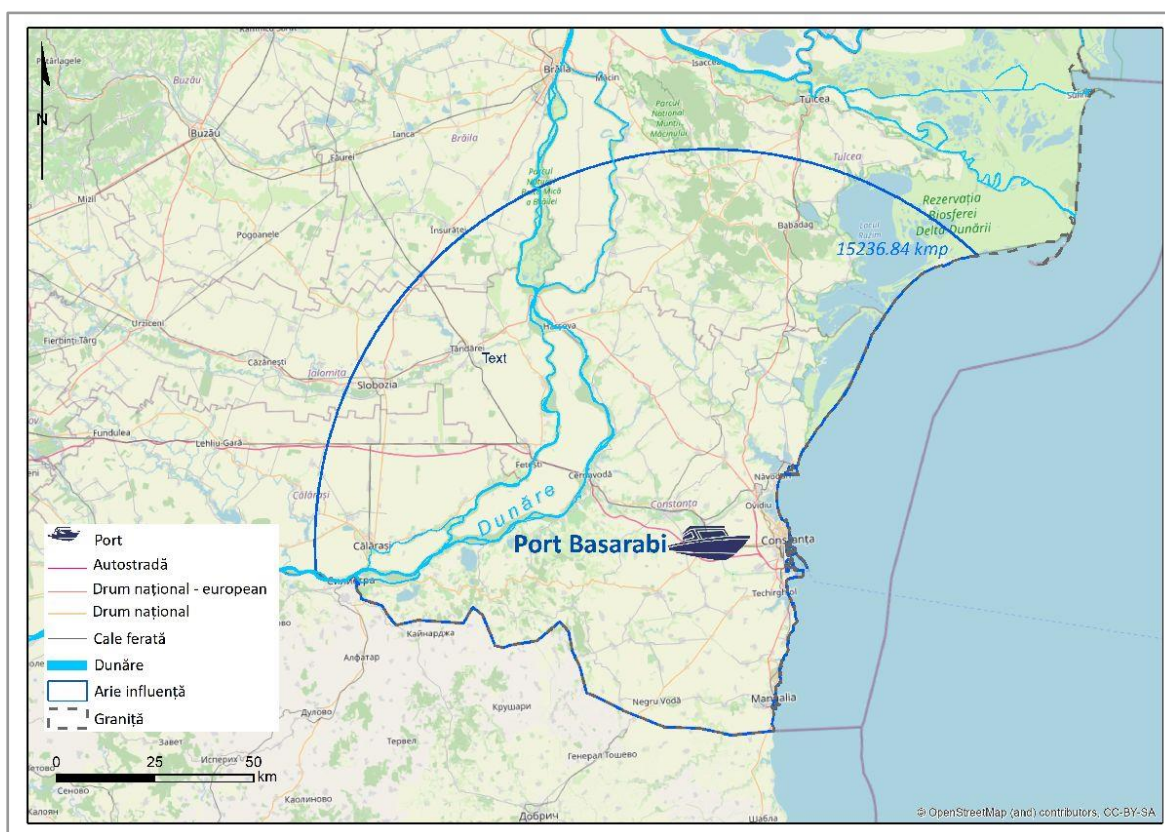


Figura V.3.47 – Harta hinterlandului portului

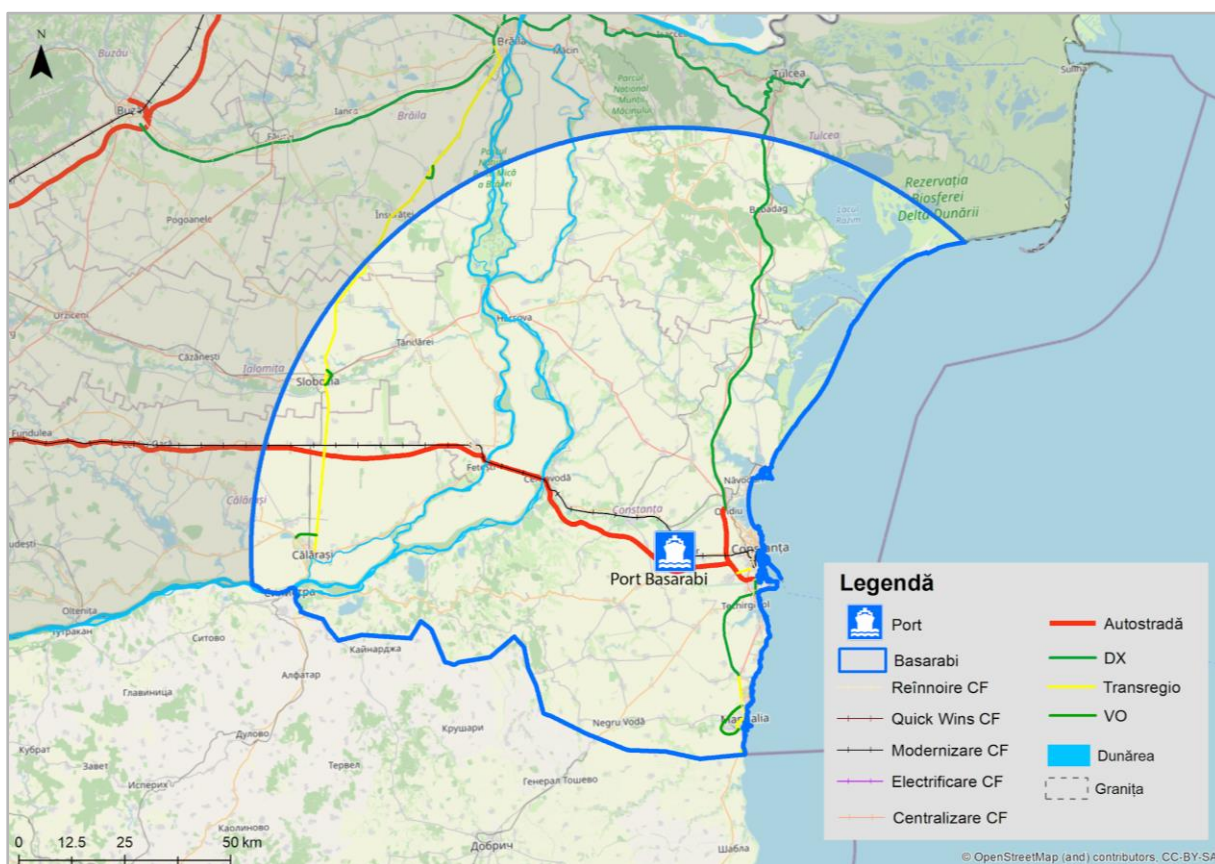


Figura V.3.48 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Basarabi sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Basarabi	146	18	128	1184,2	22.300,6	88.298

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 3 dane (pentru materiale de constructive și mărfuri generale)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)

5. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 3 și port
6. Amenajarea unei parări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Lucrări de reparație infrastructură existentă
9. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)

Sumă estimată intervenții propuse: 20,4 mil. EUR

V.3.24. PORTUL OVIDIU

A. Starea actuală

Portul Ovidiu se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea. Acesta este administrat de către CN ACN S.A.

Limitele portului/locului de operare: km 11+051 - 11+680, Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 8 ha

Lungimea cheurilor: 710 m

Capacitate actuală de operare: 32.000 mii tone/an

Front de operare: 710 ml (7 dane) din care:

- a) 450 ml (4 dane) mărfuri
- b) 260 ml (3 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră:

- autostrada A4: Agigea - Constanța - Ovidiu
- drum național (1+1) DN 22: Tulcea- Babadag - Ovidiu
- drum național (2+2) DN 2A: Slobozia – Hârșova - Constanța
- drum național (1+1) DN 3C: Constanța - Ovidiu

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 25 km Constanța

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată - CF 806: Constanța - Sitorman



Portul Ovidiu (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 579 mii tone (2% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 670 mii tone (2% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 674 mii tone (2% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 664 mii tone (2% din capacitatea totală de operare)

În Portul Ovidiu, traficul de marfă operat este constituit, în proporție de 100%, din piatră.

Ovidiu	2020	2021	2022
Piatră	670	674	664
Total	670	674	664

B. Obiective operaționale

Portul Ovidiu se remarcă printr-o flux mare de materiale de construcții (piatră). Pentru atingerea obiectivului operațional se remarcă proiectul *Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Ovidiu* care este eligibil a fi finanțat din Fonduri Europene Nerambursabile.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară modernizarea infrastructurii necesare manipulării materialelor de construcții.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Porturile Ovidiu și Basarabi înregistrează volume comparabile de trafic. Studiul de trafic desfășurat de BEI a arătat că în Portul Ovidiu, la fel ca în Porturile Basarabi și Medgidia, vor continua să se descarce nisipuri și balasturi dragate din Dunăre, care vor fi preluate de balastierele din zonă.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Ovidiu și în baza

analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 275 mii tone / an în anul 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Ovidiu	435	435	435	373	321	275	435

Proгноzele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Ovidiu	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Piatră	435	435	435	373	321	275
Total	435	435	435	373	321	275

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

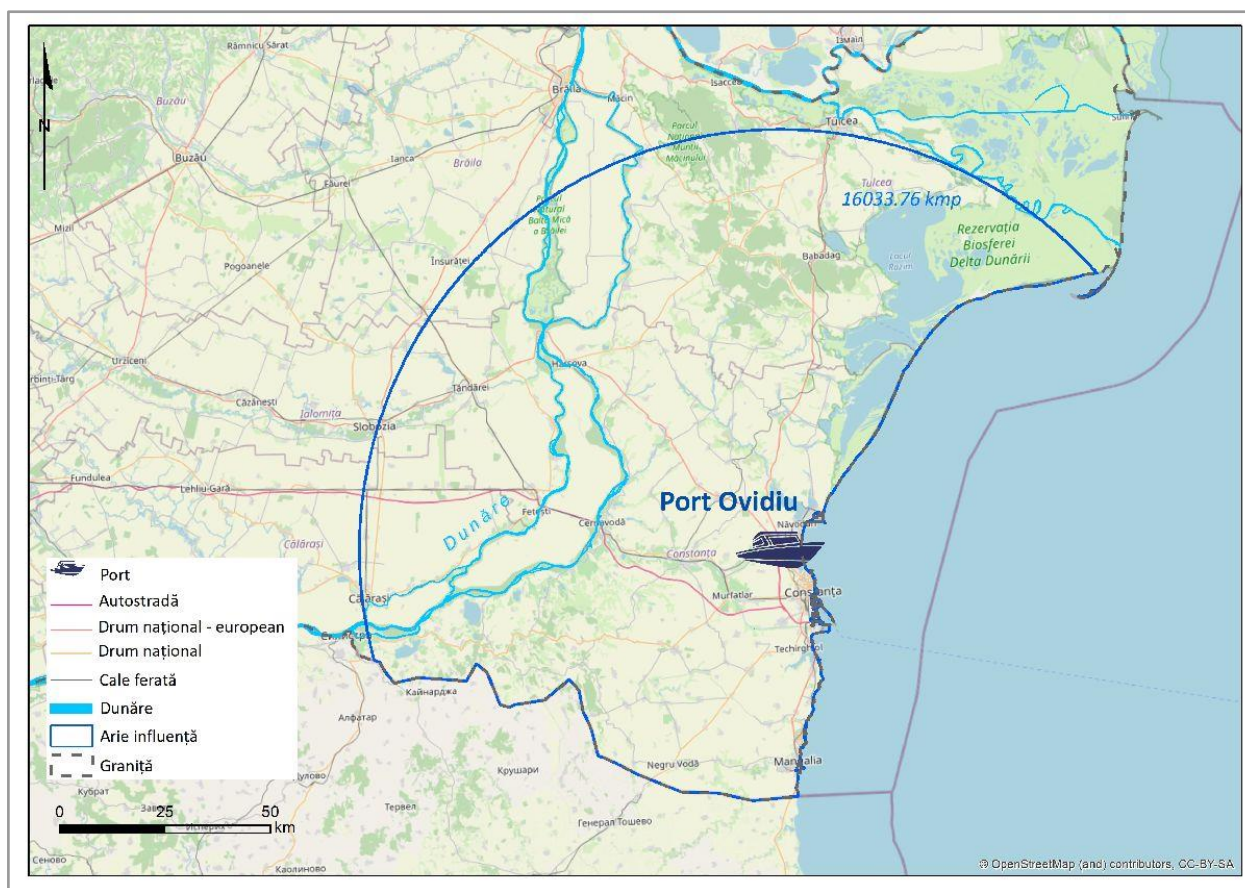


Figura V.3.49 – Harta hinterlandului portului

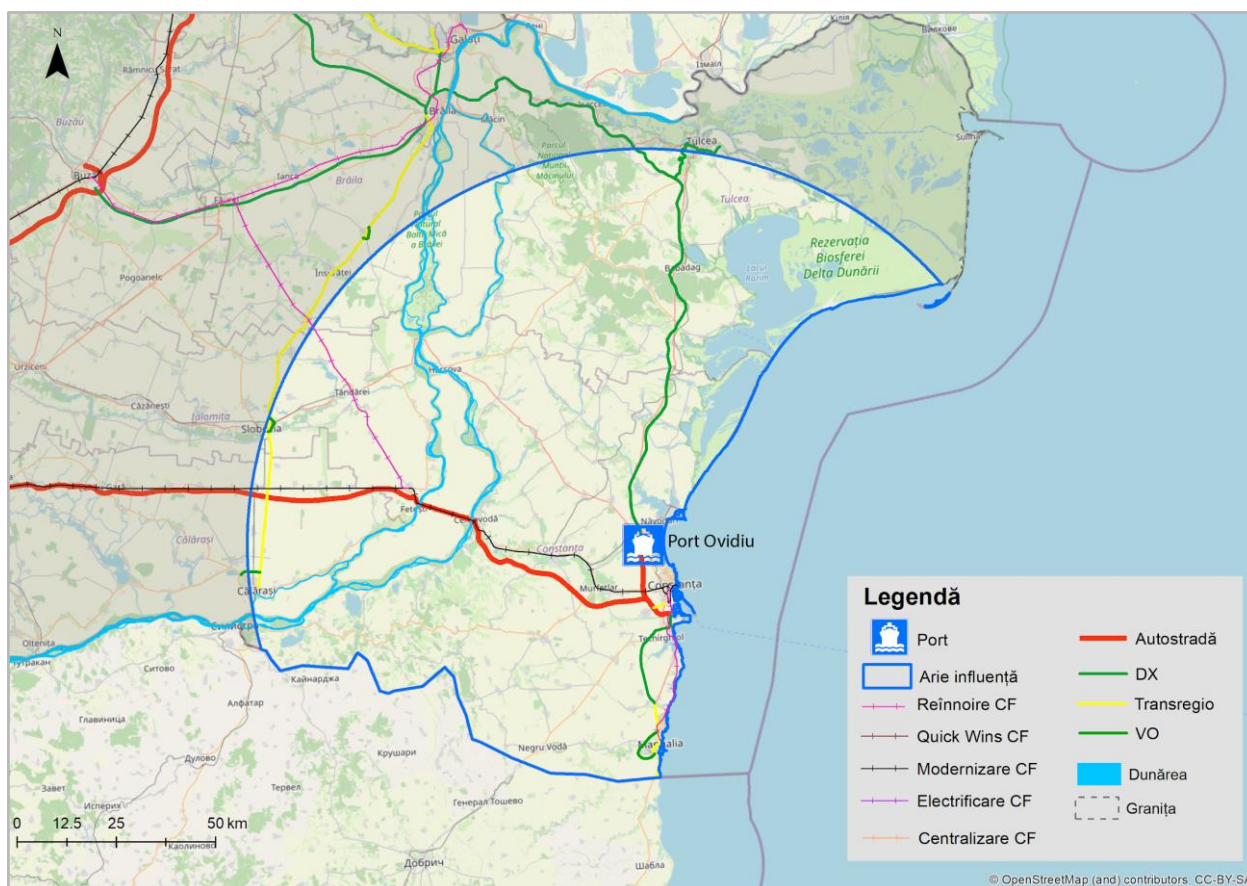


Figura V.3.50 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Ovidiu sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Ovidiu	149	18	131	1272,2	24.685,2	109.375

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare / construcție a 3 dane noi- 360 ml cheu (pentru materiale de constructive și mărfuri generale) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între A4 și port
4. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Lucrări de reparație infrastructură existentă

Sumă estimată intervenții propuse: 28,7 mil. EUR

V.3.25. PORTUL LUMINIȚA

A. Starea actuală

Portul Luminița nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN ACN S.A.

Limitele portului/locului de operare: partea de nord a Lacului Tașaul, la 5 km față de Ecluza Năvodari

Suprafață totală a teritoriului portuar: 6 ha

Lungimea cheurilor: 700 m

Capacitate actuală de operare: 6.500 mii tone/an

Front de operare: 700 ml (6 dane) din care:

- a) 500 ml (4 dane) mărfuri
- b) 200 ml (2 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră:

- drum comunal (1+1) DC 85

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 7 km - Constanța (zona Midia)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată – CF 806: Constanța - Sitorman



Portul Luminița (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Luminița nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

Portul Luminița s-a remarcat printr-o flux mare de materiale de construcții (piatră). În prezent nu sunt date cu privire la cantitățile care au tranzitat acest port însă având în vedere proximitatea cu zonele de exploatare a rocilor de construcții există perspectiva unei dinamizări a transportului acestor materiale pe apă. Proiectul *Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Luminița* este unul care poate fi finanțat cu fonduri europene și care să contribuie la creșterea activității transportului naval în regiune.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară modernizarea infrastructurii necesare manipulării materialelor de construcții.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Portul a fost proiectat având în vedere activitățile din zonă: carieră Luminița, combinatul Petromidia, cu perspective pentru operarea materialelor de carieră și balastieră.

Având în vedere că Portul Luminița nu a înregistrat trafic în perioada analizată, pentru acesta nu a fost dezvoltată o prognoză de trafic.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

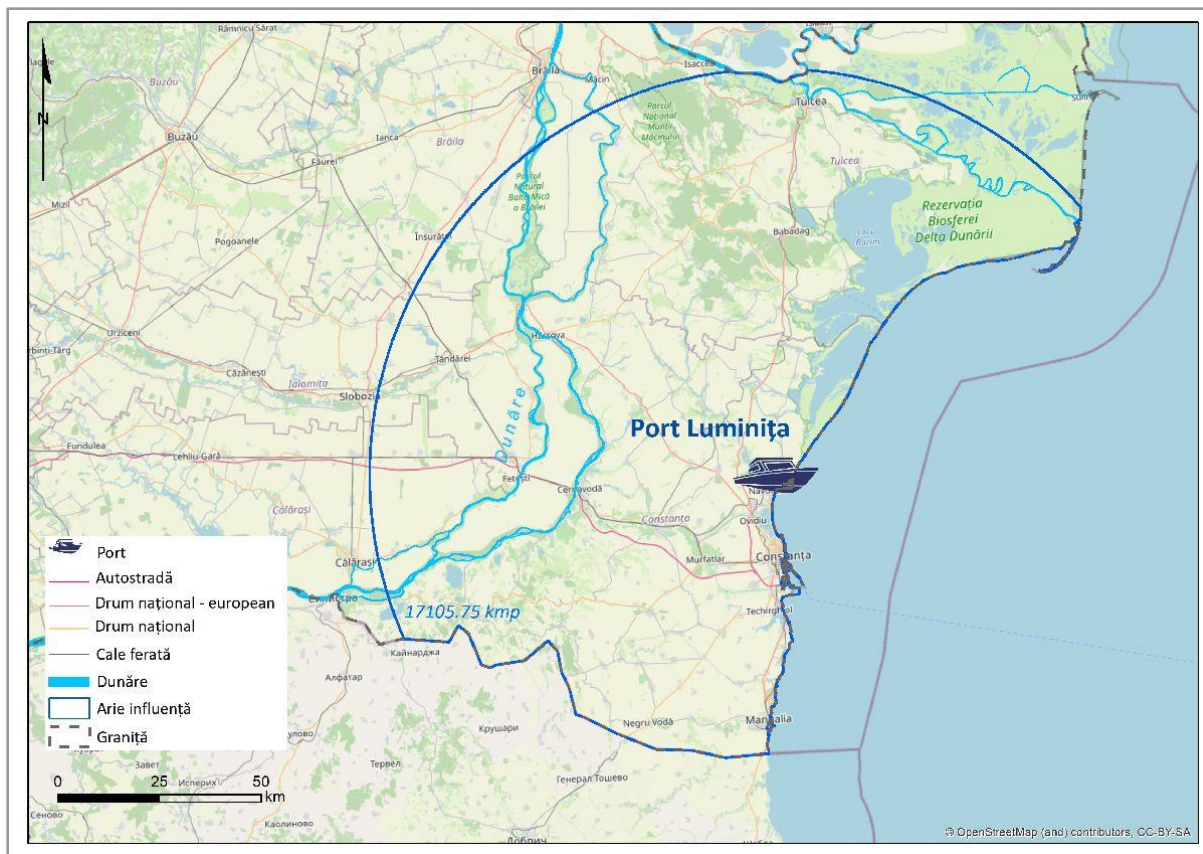


Figura V.3.51 – Harta hinterlandului portului

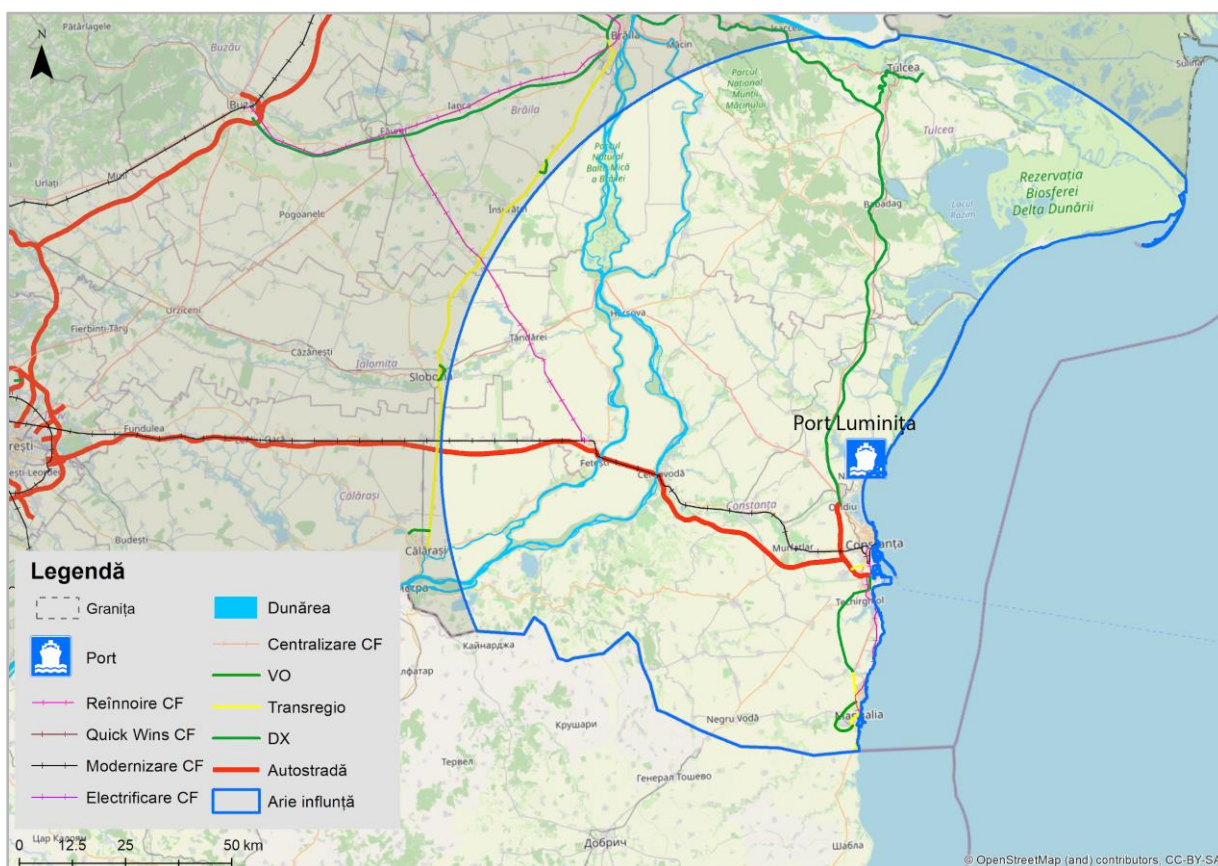


Figura V.3.52 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Luminița sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Luminița	154	18	136	1215,1	24.485,2	107.372

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparație infrastructură existentă
3. Lucrări de modernizare și extindere capacitate de operare

Sumă estimată intervenții propuse: 26,7 mil. EUR

V.3.26. PORTUL HÂRȘOVA

A. Starea actuală

Portul Hârșova nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI

Limitele portului/locului de operare: km 251 – km 255, Dunăre, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 1,5 ha

Lungimea cheurilor: 260 m

Capacitate actuală de operare: 50 mii tone/an

Front de operare: 260 ml (3 dane) din care:

- a) 100 ml (1 dană) pasageri
- b) 160 ml (2 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 2A: Slobozia – Hârșova – Constanța
- DN 22A: Tulcea - Hârșova

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 55 km - Cernavodă

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Hârșova (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 121 mii tone (242% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 3 mii tone (6% din capacitatea totală de operare)

- c) Anul 2021 – 0
- d) Anul 2022 – 0

B. Obiective operaționale

Portul Ostrov este pe fluviul Dunărea, pe malul Dobrogean al Dunării. Operațiunile din acest port sunt inexistente, infrastructură fiind degradată. Se propun intervenții de reparații și conservare a infrastructurii existente.

Obiectivul operațional este de reparație și conservare a infrastructurii portuare.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Portul Hârșova nu a mai înregistrat trafic în perioada 2021 – 2022, dar în zonă există producători/expeditori de cereale (Ameropa) și de produse chimice/îngrășăminte (Agro Oil Services).

Având în vedere că Portul Hârșova nu a înregistrat trafic în perioada analizată, pentru acesta nu a fost dezvoltată o prognoză de trafic.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

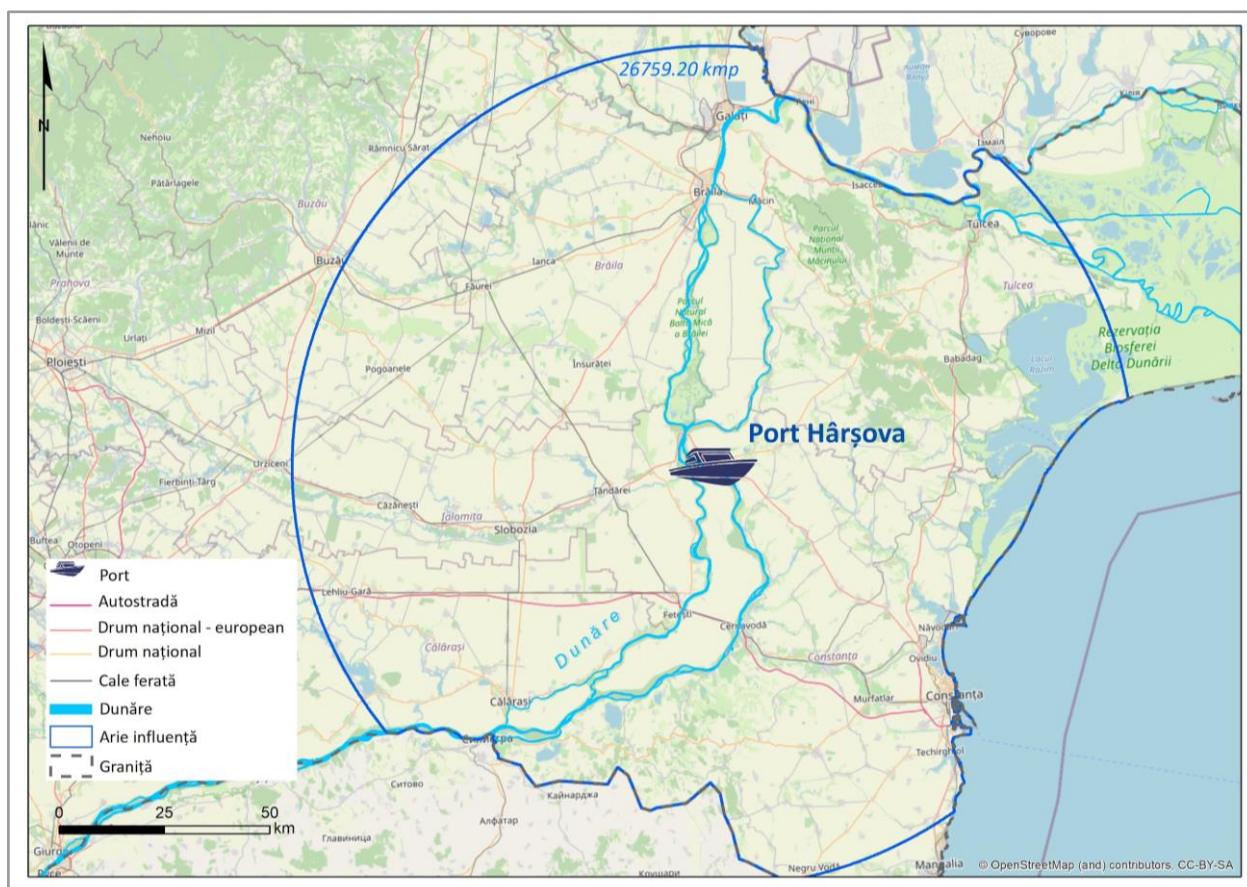


Figura V.3.53 – Harta hinterlandului portului

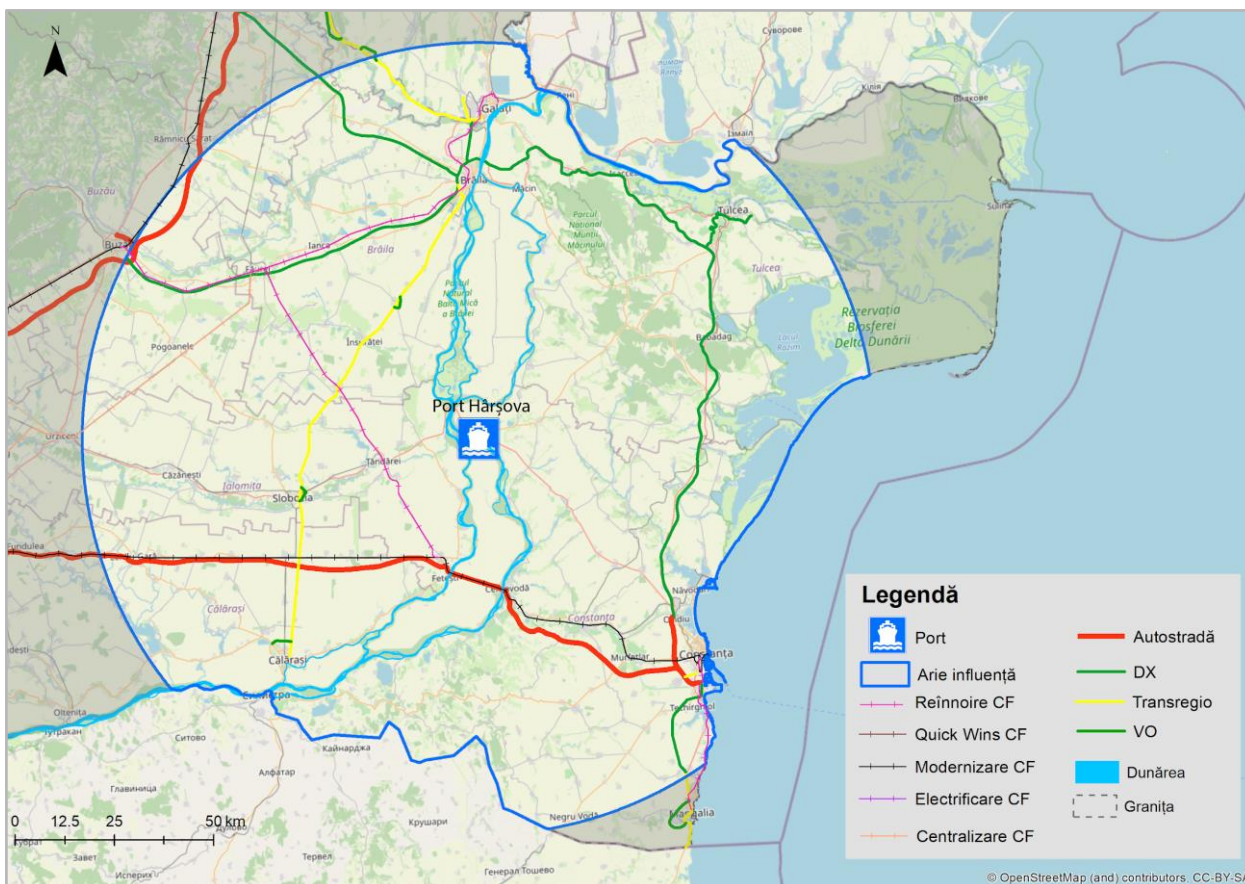


Figura V.3.54 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Hârșova sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Hârșova	289	29	260	2342,1	38.099,9	158.710

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparații și conservare a infrastructurii portuare

Sumă estimată intervenții propuse: 1,3 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare parțială din FEN).

V.3.27. PORTUL MĂCIN

A. Starea actuală

Portul Măcin nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI. Portul Măcin include punctele de lucru de pe brațul Măcin al Dunării, respectiv Măcin, Turcoaia și Gura Arman.

Limitele portului/locului de operare:

Punct de lucru Turcoaia: Km 35 – Km 36, Dunăre, braț Măcin, ambele maluri

Punct de lucru Gura Arman: Km 30 – Km 32, Dunăre, braț Măcin, ambele maluri

Port Măcin: km 12 – km 15, Dunăre, braț Măcin, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 4,5 ha

Lungimea cheurilor: - 150 m – cheu Măcin

- 200 m – cheu Gura Arman

- 240 m – cheu Turcoaia

Capacitate actuală de operare: 500 mii tone/an (capacitatea grupului de puncte de operare a fost cu mult depășită)

Front de operare: 590 ml (6 dane) din care:

- a) 500 ml (5 dane) mărfuri
- b) 90 ml (1 dană) pasageri

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 22: Tulcea - Isaccea – Măcin - Brăila
- DN 22D: Constanța – Ciucurova - Măcin

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 17 km - Brăila

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Măcin (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 981 mii tone (196% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 1.165 mii tone (233% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 1.188 mii tone (238% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 946 mii tone (189% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o preponderență a volumelor operate de piatră, după cum urmează:

Măcin	2020	2021	2022
Cereale	33	77	54
Piatră	1132	1111	892
Total	1165	1188	946

B. Obiective operaționale

Portul Basarabi se remarcă printr-o flux mare de materiale de construcții (piatră). Foarte important pentru regiune este proiectul *Dezvoltare Port Macin*, care va contribui la creșterea atractivității transportului pe apă.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente și extinderea pentru tranzitul de cereale. Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară modernizarea infrastructurii necesare manipulării materialelor de construcții și dezvoltarea de spații de încărcare - descărcare, stocare cereale.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Traficul în Portul Măcin va înregistra o creștere până la un maxim de 766 mii tone marfă operate anual, după care urmează trend-ul descendent la fel ca în cazul celorlalte porturi, până la un volum de 479 mii

tone / an în anul 2050. Prognoza de trafic arată, la fel ca în ultimii ani, o predominanță a mărfurilor de tip materiale de construcții. În ceea ce privește operarea de cereale, aceasta va continua să fie alimentată doar de producția locală de cereale, comercializată prin Ameropa Grains (baza Măcin).

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Măcin și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va înregistra al doilea cel mai ridicat nivel al traficului (732 mii tone în 2035) între porturile situate pe Dunărea maritimă. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Măcin	729	731	732	635	551	479	732

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri.

Măcin	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	50	52	53	52	51	49
Piatră	679	679	679	583	500	430
Total	729	731	732	635	551	479

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

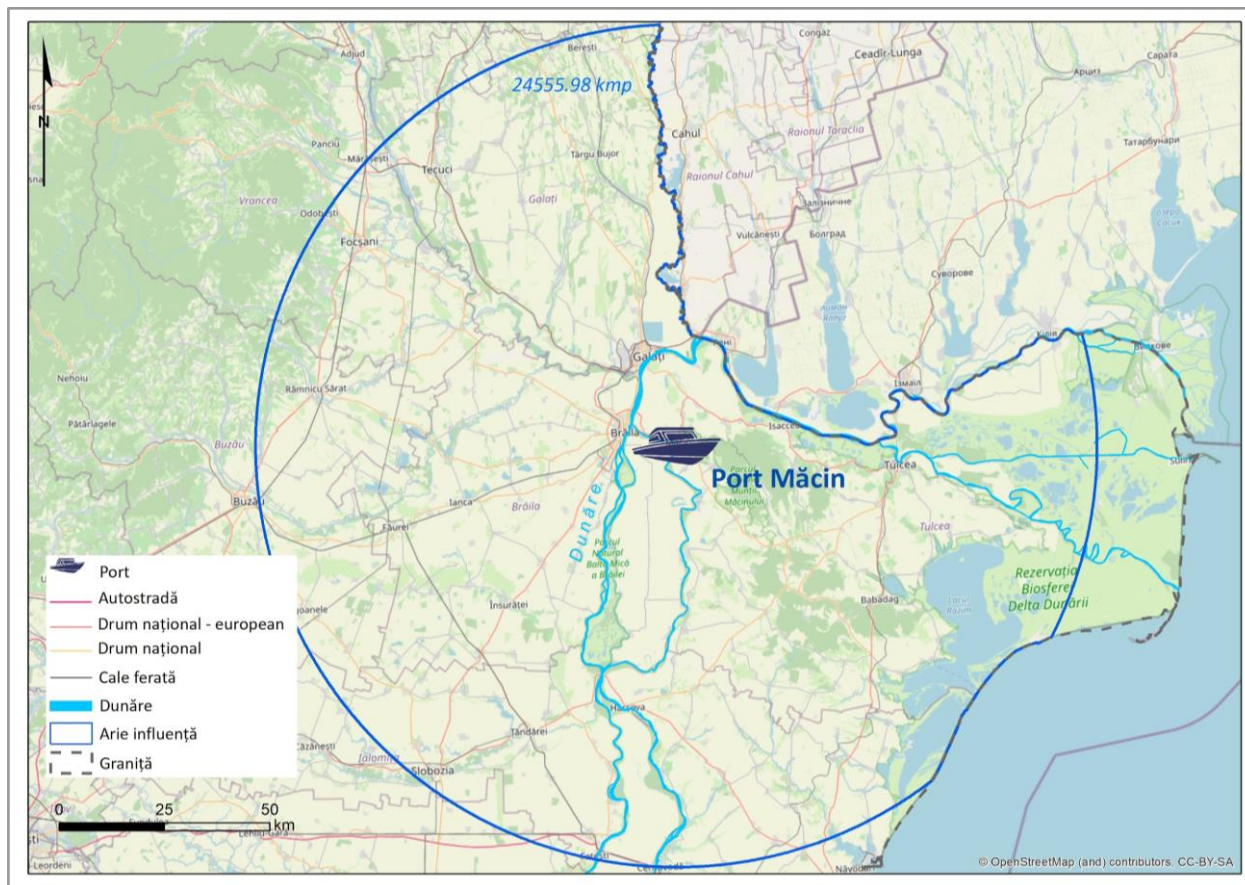


Figura V.3.55 – Harta hinterlandului portului



Figura V.3.56 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Măcin sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Măcin	292	26	266	2087,4	27.685,7	110.467

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 3 dane (pentru materiale de construcții și cereale) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Construcția a 8 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
4. Modernizare a 400 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN 22D și port

6. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Lucrări de reparație infrastructură existentă
8. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
9. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)

Sumă estimată intervenții propuse: 25,5 mil. EUR

V.3.28. PORTUL MAHMUDIA

A. Starea actuală

Portul Mahmudia se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: km 90 – km 86, Dunăre, brațul Sf. Gheorghe, ambele maluri

Suprafață totală a teritoriului portuar: 5 ha

Lungimea cheurilor: 980 m

Capacitate actuală de operare: 400 mii tone/an

Front de operare: 900 ml (9 dane) din care:

- a) 800 ml (8 dane) mărfuri
- b) 100 ml (1 dană) pasageri

Accesibilitate rutieră:

- drum județean (1+1) DJ 222C

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 30 km - Tulcea

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Mahmudia (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 305 mii tone (76% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 284 mii tone (71% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 271 mii tone (68% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 181 mii tone (45% din capacitatea totală de operare)

În Portul Mahmudia, traficul de marfă operat este constituit, în proporție de 100%, din piatră.

Mahmudia	2020	2021	2022
Piatră	284	271	181
Total	284	271	181

B. Obiective operaționale

Portul Mahmudia s-a dezvoltat pe seama carierei de dolomită din vecinătate, rocile pentru construcții fiind singura marfă care a tranzitat acest port

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară modernizarea infrastructurii necesare manipulării materialelor de construcții.

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Portul Mahmudia face parte din acele porturi amplasate în apropierea unor cariere, care operează mărfuri pentru transportul Dunăre spre Portul Constanța sau Portul Galați în vederea exportului sau pentru descărcarea în alte porturi românești pentru lucrări de construcții.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Mahmudia și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri va urma un trend descendent și va ajunge la aproximativ 100 mii tone / an în anul 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Mahmudia	159	159	159	137	118	101	159

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluția volumelor operate de materiale de construcții, în special piatră.

Mahmudia	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Piatră	159	159	159	137	118	101
Total	159	159	159	137	118	101

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

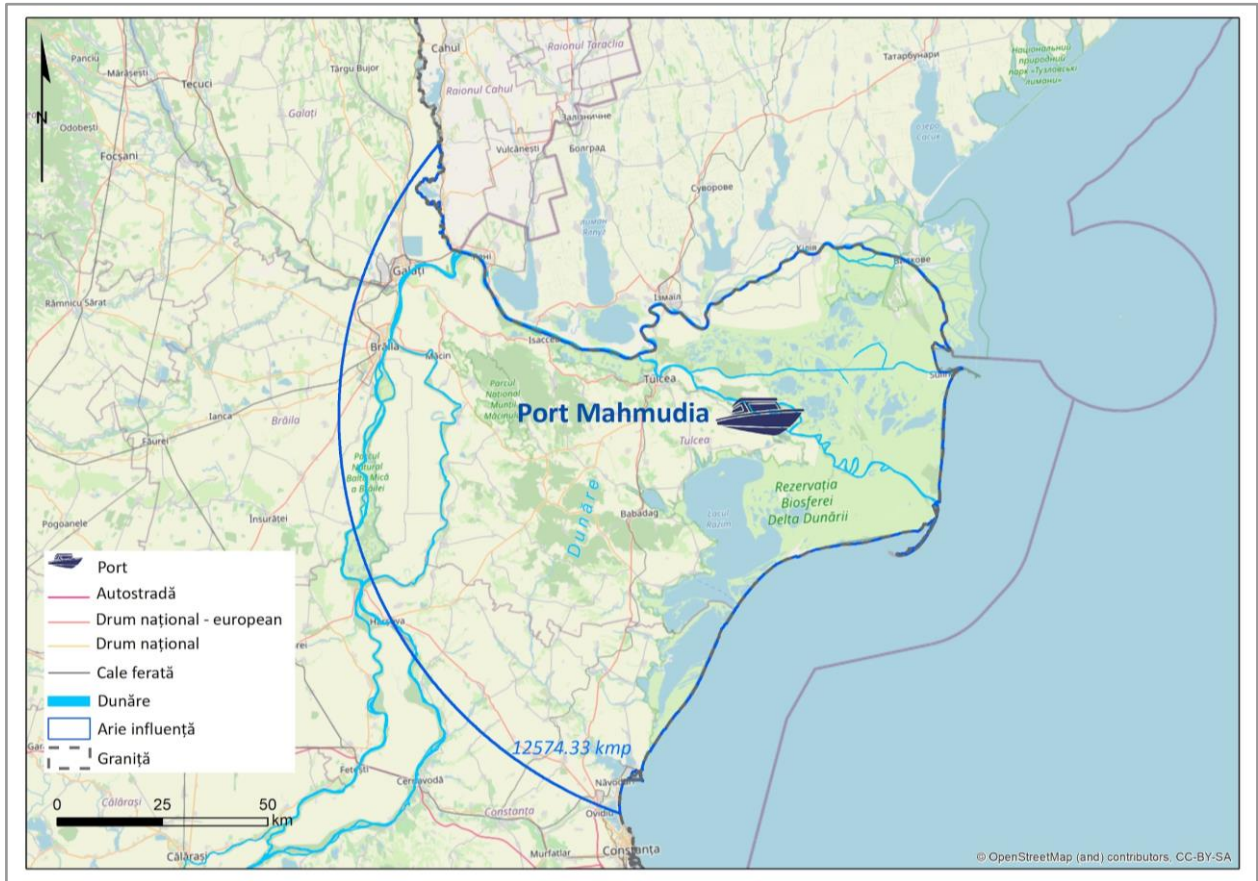


Figura V.3.57 – Harta hinterlandului portului

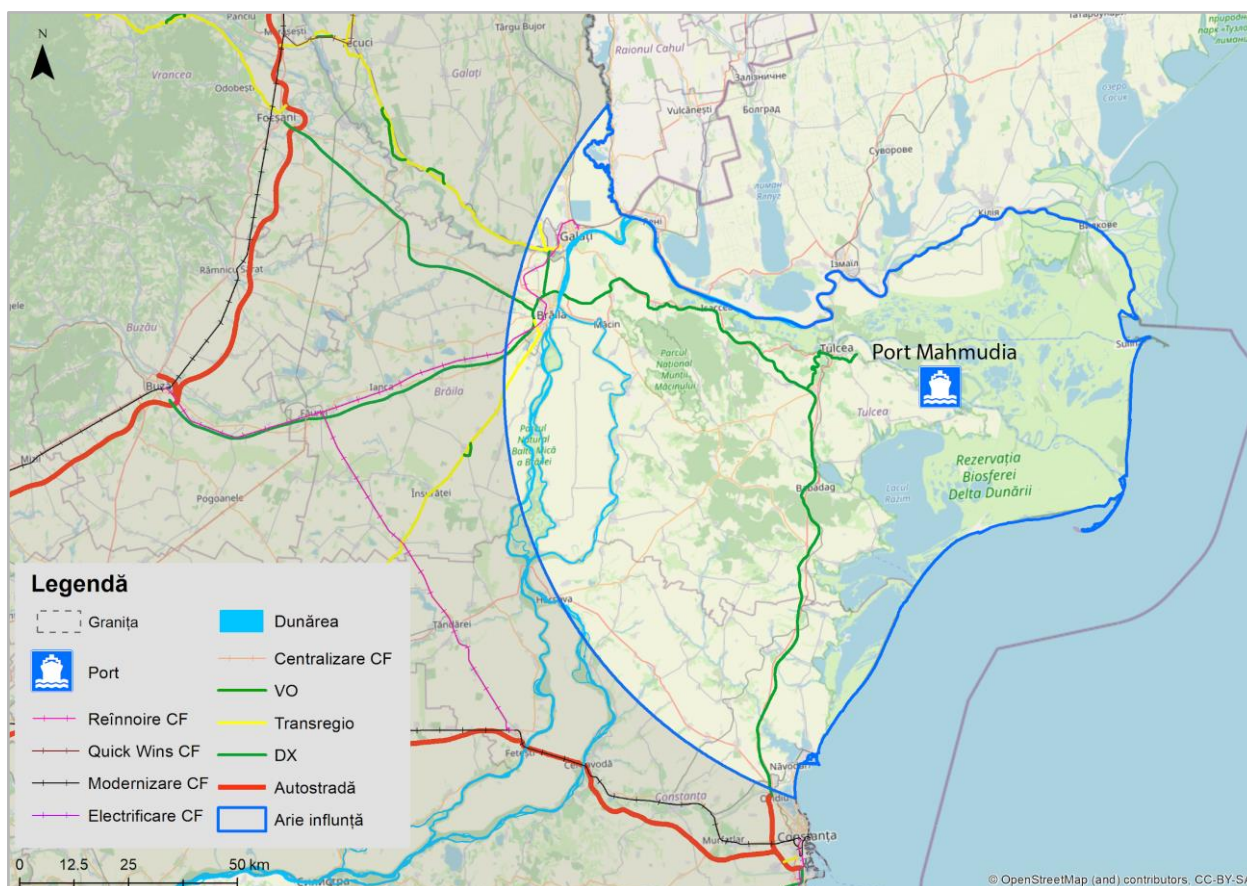


Figura V.3.58 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Mahmutia sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Mahmutia	98	11	87	1276,9	28.595,4	112.706

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 3 dane (pentru materiale de construcții) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Modernizare a 400 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între carieră de dolomită și port
4. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Lucrări de reparație infrastructură existentă

Sumă estimată intervenții propuse: 15,3 mil. EUR

V.3.29. PORTUL ISACCEA

A. Starea actuală

Portul Isaccea nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și se află în administrarea CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: km 98+156 – km 104+638, Dunăre, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 5 ha

Lungimea cheurilor: 580 m

Capacitate actuală de operare: 150 mii tone/an

Front de operare: 466 ml (5 dane) din care:

- a) 400 ml (4 dane) mărfuri
- b) 66 ml (1 dană) RO - RO

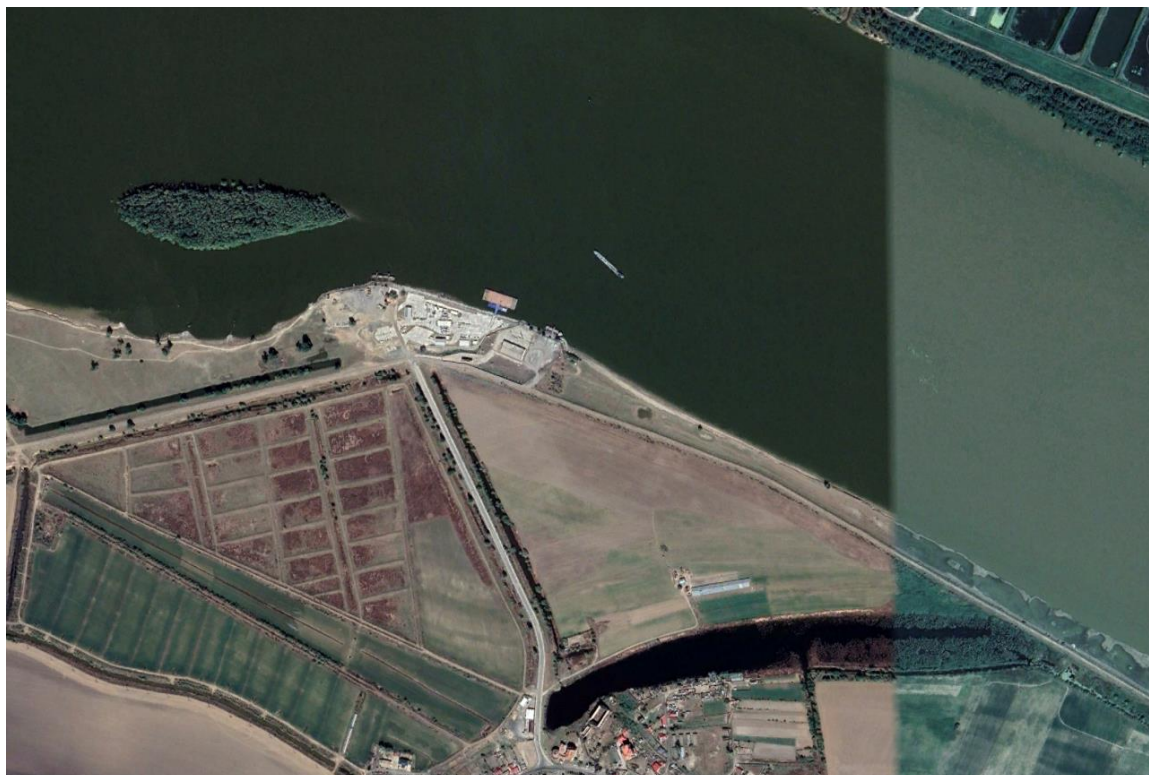
Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 22: Tulcea - Măcin - Brăila

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 37 km - Tulcea

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Isaccea (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 88 mii tone (59% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 96 mii tone (64% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 29 mii tone (19% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 0 mii tone

Traficul în Portul Isaccea a fost afectat de lucrările de reabilitare realizate în perioada 2021 – 2023. Până în 2021 inclusiv, traficul de marfă operat a fost constituit, în proporție de 100%, din piatră.

Isaccea	2020	2021	2022
Piatră	96	29	0
Total	96	29	0

B. Obiective operaționale

Isaccea operează exclusiv produse ale industriei de construcții în termeni de transport. Deși este important pentru acest sector, în prezent, nu este estimată o nevoie de dezvoltare mai intensă. Se propune modernizarea infrastructurii actuale. Importante sunt proiectele finalizate și finanțate din POIM 2014 - 2020 *Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno –ucrainiene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina) precum și Dezvoltare Port Isaccea - Reabilitare și modernizare infrastructura portuara*

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Intervențiile pentru atingerea obiectivului vizează modernizarea infrastructurii portuare dedicate manipulării materialelor de construcții.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În continuare, chiar dacă traficul va urmări un trend descendent, Portul Isaccea va rămâne unul dintre porturile amplasate în zona Dobrogea în care se vor manipula materiale de construcții, alături de Măcin, Tulcea și Mahmudia.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Isaccea și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate nu va depăși 30 mii tone / an în perioada vizată de prognoza de trafic. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Isaccea	27	27	27	23	20	17	27

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluția volumelor operate în categoria materialelor de construcții.

Isaccea	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Piatră	27	27	27	23	20	17
Total	27	27	27	23	20	17

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități,

numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

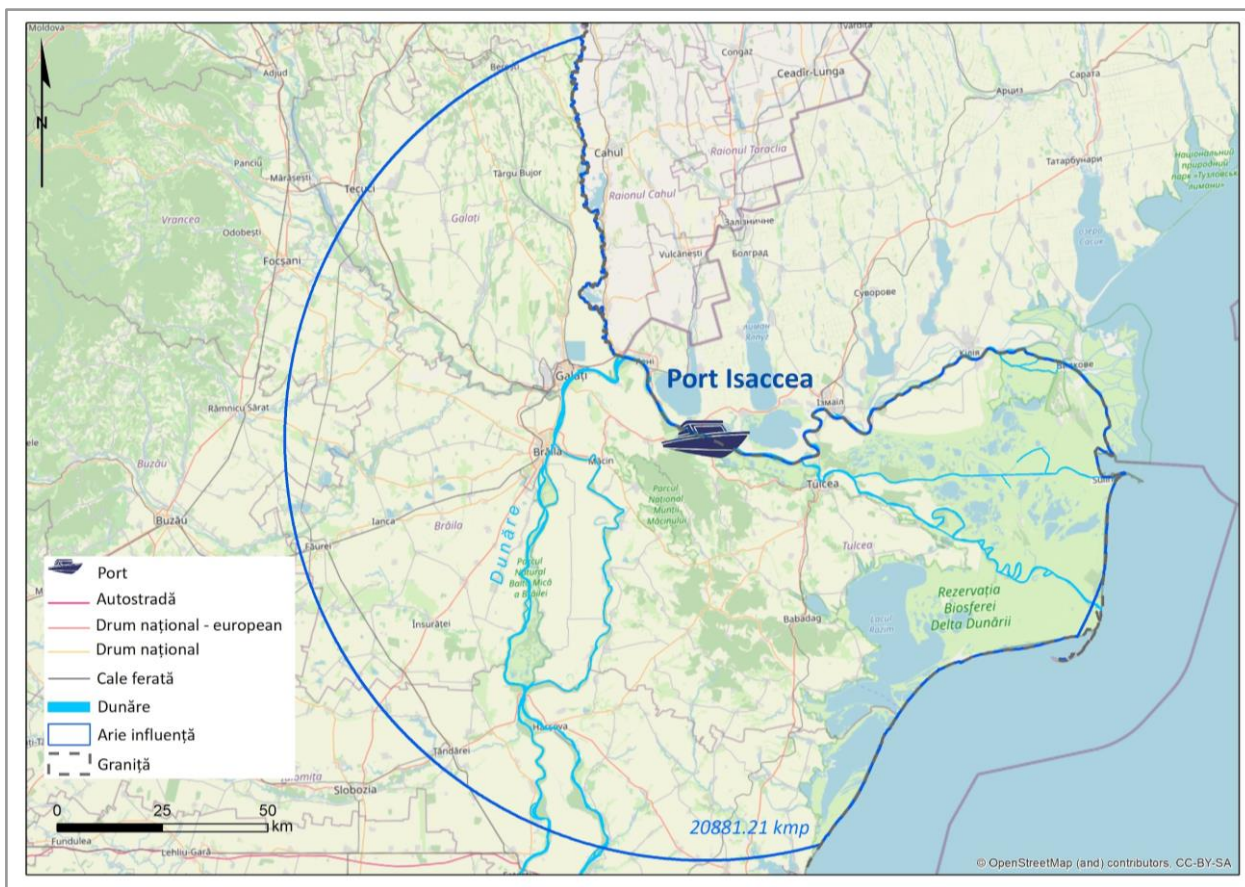


Figura V.3.59 – Harta hinterlandului portului

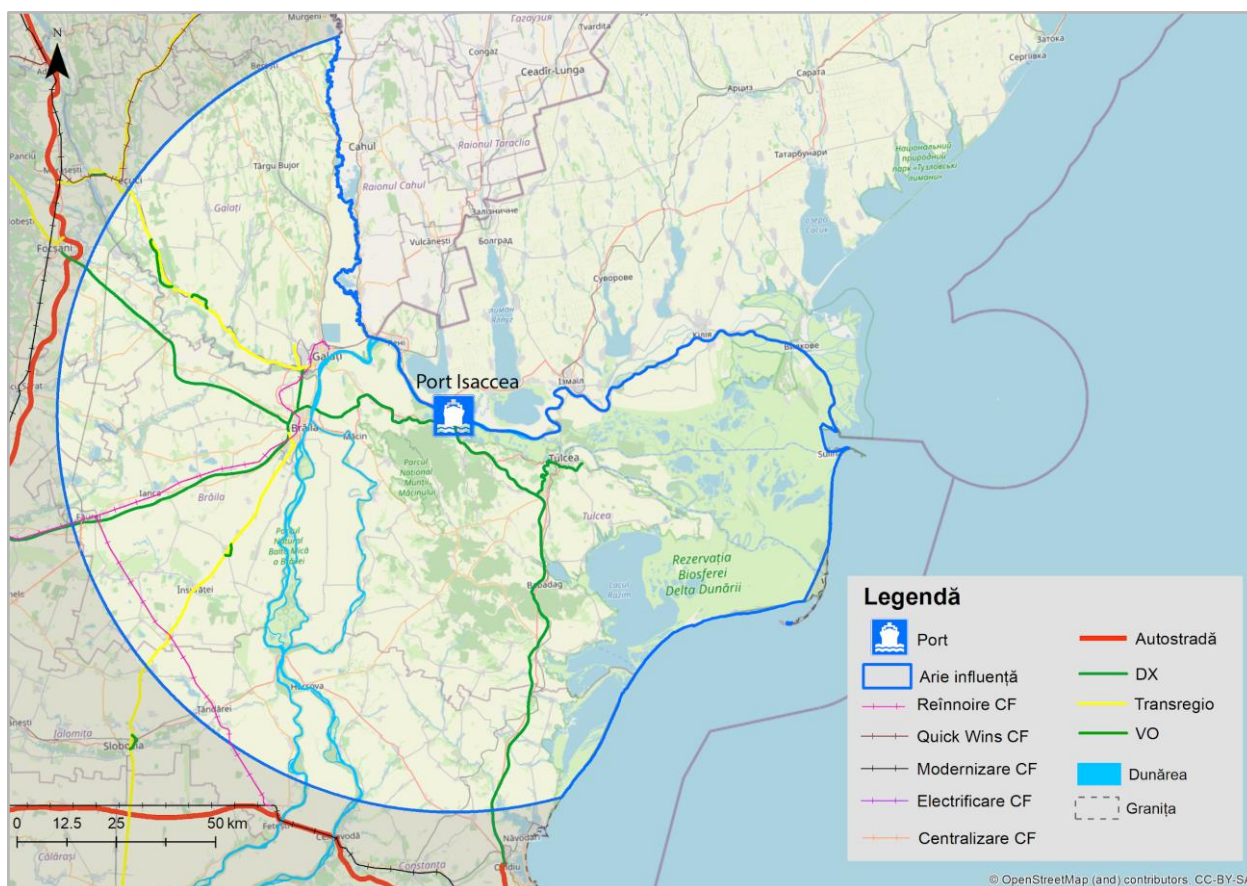


Figura V.3.60 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Isaccea sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Isaccea	211	17	194	1425,8	19.056,6	70.278

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 2 dane (pentru materiale de construcții) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Modernizare a 300 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Lucrări de reparație infrastructură existentă

Sumă estimată intervenții propuse: 8,3 mil. EUR

V.3.30. PORTUL TULCEA

A. Starea actuală

Portul Tulcea se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea, fiind în administrarea CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: Km 63 - Km 77+784, Dunăre, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 6,3 ha

Lungimea cheurilor: 2.500 m

Capacitate actuală de operare: 2.000 mii tone/an

Front de operare: 812 ml (6 dane) din care:

- a) 712 ml (5 dane) mărfuri generale
- b) 100 ml (1 dană) așteptare

Accesibilitate rutieră:

- drum național (1+1) DN 22: Constanța - Tulcea – Brăila
- drum național (1+1) DN 22A: Tulcea - Hârșova

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată simplă neelectrificată - CF 804: Medgidia - Tulcea



Portul Tulcea (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 1.660 mii tone (83% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 1.213 mii tone (61% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 1.329 mii tone (66% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 479 mii tone (24% din capacitatea totală de operare)

Defalcăt, pe tipuri de mărfuri se remarcă o predominanță a volumelor operate de materiale de construcții, în special piatră, după cum se poate observa în tabelul de mai jos.

Tulcea	2020	2021	2022
Cereale	7	2	4
Cărbune	0	0	4
Piatră	1206	1327	471
Total	1213	1329	479

B. Obiective operaționale

Portul Tulcea este unul important atât din punct de vedere al transportului de mărfuri cât și pentru pasageri. Poate cel mai important proiect implementat a fost *Modernizarea Portului Tulcea - de la Mm 38+1530 - la Mm 38+800*

Obiectivul operațional este creșterea atractivității portului prin modernizarea infrastructurii portuare existente. Intervențiile vizează dezvoltarea infrastructurii pentru mărfuri generale și pentru transportul de pasageri.

Totodată, ținând cont de specificul Deltei Dunării, zonă cu foarte multe localități izolate, precum și de localizarea favorabilă a portului Tulcea, acesta poate deveni principala poartă de acces în Delta Dunării. În acest sens, se pretează implementarea unui proiect care să vizeze creșterea gradului de accesibilitate a mărfurilor și a pasagerilor în Delta Dunării, prin amenajarea bazinului portuar, contruirea de infrastructură adecvată și dotarea cu obiecte necesare transportului fluvio – maritim (stație de alimentare cu combustibil, platformă portuară care poate cuprinde și loc pentru silozuri de cereale, utilități etc.).

Prin implementarea acestui tip de proiect, oportunitățile care vor apărea sunt:

- crearea unei baze suport cu toate facilitățile necesare pentru activități specifice Deltei Dunării, aprovizionarea cu produse agroalimentare a localităților din zonă, a hotelurilor și pensiunilor, precum și pentru descărcarea deșeurilor
- încărcare materiale care servesc populația care locuiește în Delta Dunării (lemne, combustibili, materiale vrac);
- Sistematizarea traficului naval din zonă (bazin de iernat pentru navele care nu pot fi andocate pe perioada iernii când curg sloiuri pe Dunăre, loc de așteptare pentru barje)
- Încărcare cereale în vapor și în barje la Dunăre

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În Portul Tulcea, se poate observa predominanța operării mărfurilor de tip piatră, produse de carieră și alte materiale de construcții. Conform studiului de trafic derulat de BEI, scăderea din ultimii ani a volumului de produse pentru construcții manipulate în porturile fluviale este dificil de explicat, în condițiile în care sectorul construcțiilor a înregistrat o creștere continuă. Portul Tulcea este unul din

porturile cel mai grav afectate de această scădere, impactul asupra volumului total generând o reducere de aproape trei ori a volumelor operate.

În ceea ce privește operarea cărbunelui, se pornește de la premisa că a fost manipulat cu scopul producerii de energie. Conform Strategiei energetice a României și a angajamentelor asumate cu privire la reducerea emisiilor de CO₂ și stoparea schimbărilor climatice, începând din anul 2031, România nu va mai utiliza cărbune pentru producerea de energie termică. Prin urmare, începând cu anul 2031, traficul de cărbune va fi egal cu zero.

De asemenea, cerealele sunt manipulate mai degrabă ocazional în Portul Tulcea.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Tulcea și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va înregistra 654 mii tone/an în anul 2035, al treilea port ca volum de mărfuri operate dintre porturile situate pe Dunărea maritimă. Apoi, trend-ul este unul descrescător, ajungându-se la 416 mii tone/an în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Tulcea	654	654	654	562	483	416	654

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri.

Tulcea	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	4	4	4	4	4	4
Cărbune	0	0	0	0	0	0
Piatră	650	650	650	558	479	412
Total	654	654	654	562	483	416

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

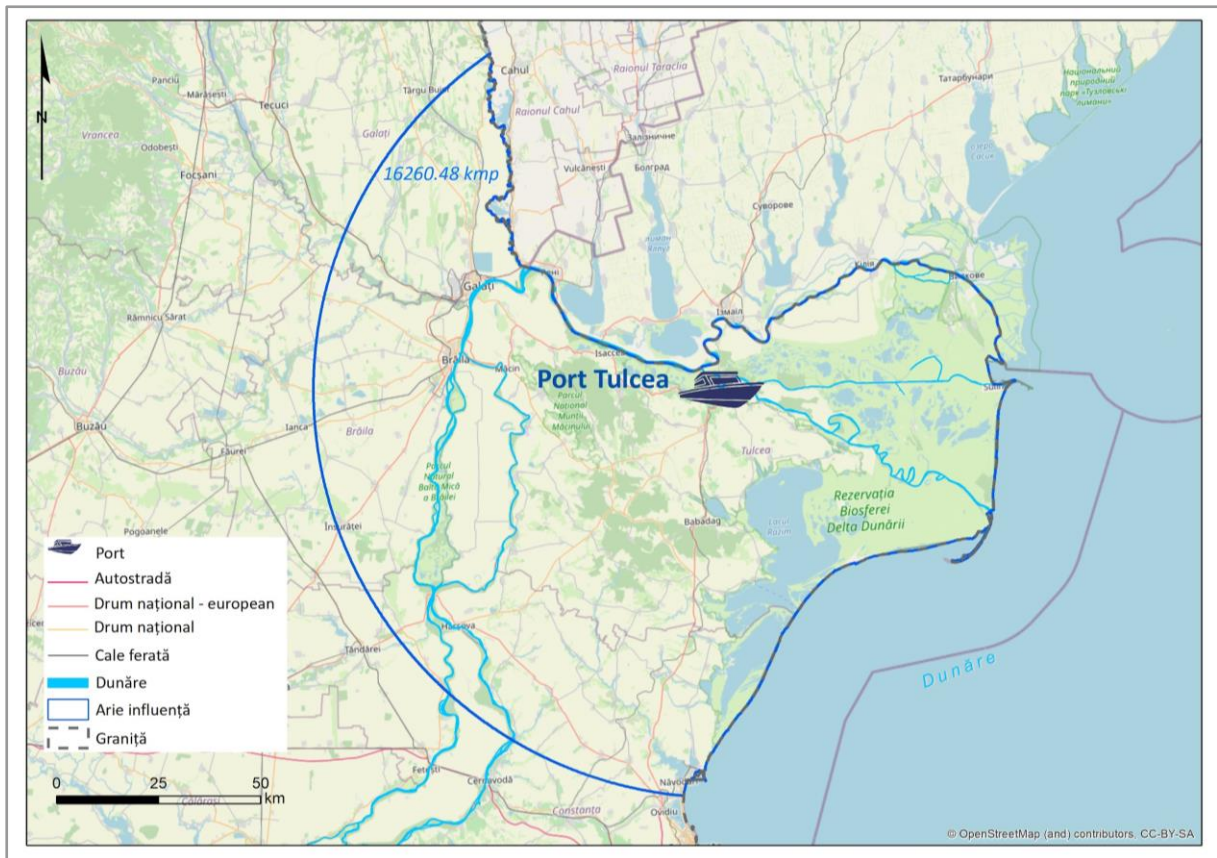


Figura V.3.61 – Harta hinterlandului portului



Figura V.3.62 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Tulcea sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Tulcea	142	12	130	1126,9	17.994,4	64.938

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 4 dane (pentru mărfuri generale)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere către port
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Tulcea Mărfuri și Tulcea Oraș și port
9. Amenajarea a 2 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
10. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructura acostare nave agrement (tip marina)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Accesibilizarea Deltei Dunării pentru mărfuri și pasageri prin construcția / modernizarea infrastructurii portuare dedicate acestui scop

Sumă estimată intervenții propuse: 60,4 mil. EUR

V.3.31. PORTUL CHILIA VECHE

A. Starea actuală

Portul Chilia Veche nu se află pe rețeaua TEN-T, dar aparține rețelei naționale secundare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: km 43 – km 46, Dunăre, braț Chilia, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 2 ha

Lungimea cheurilor: 310 m

Capacitate actuală de operare: nu sunt date cu privire la capacitatea de operare

Front de operare: 210 ml (2 dane) din care:

- a) 70 ml (1 dană) pasageri
- b) 140 ml (1 dană) așteptare

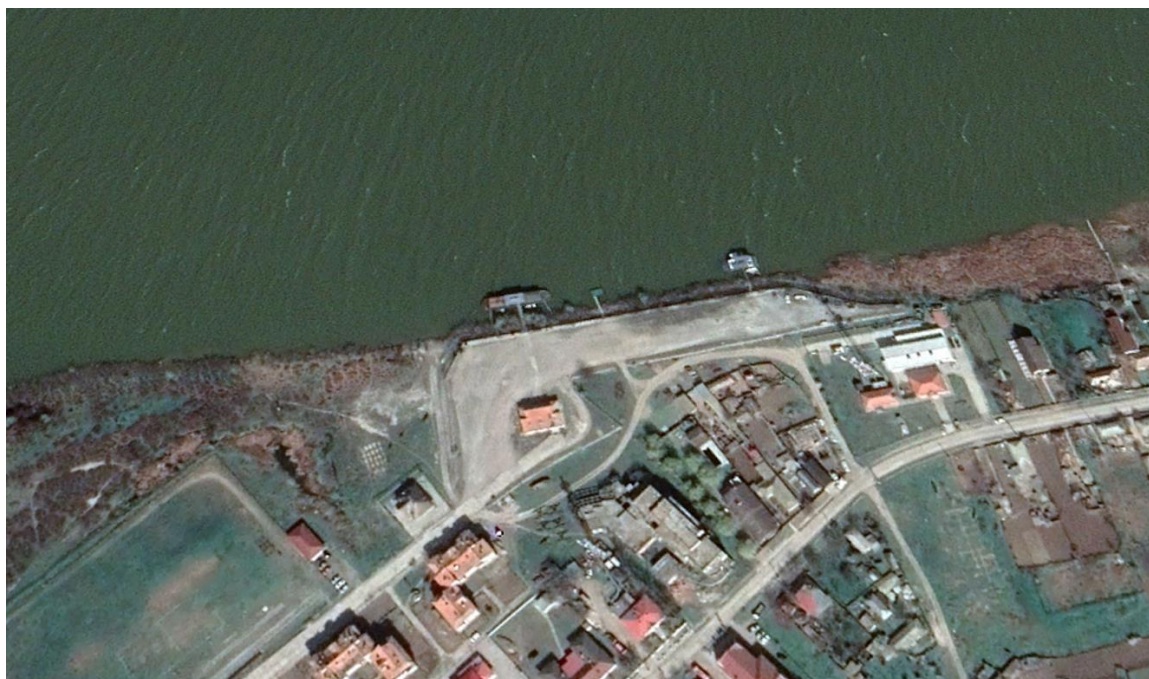
Accesibilitate rutieră:

- drum comunal (1+1) prin Delta Dunării

Distanța rutieră până la cel mai apropiat port cu trafic mai ridicat:

- 70 km - Tulcea

Accesibilitate feroviară: nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Chilia Veche (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul Chilia Veche nu a raportat trafic de marfă în ultimii ani.

B. Obiective operaționale

În prezent, Chilia Veche operează foarte puține transporturi comerciale de marfă, fiind dedicat în special, traficului de pasageri. Există facilități limitate pentru operare și depozitare de cereale. În prezent se

remarcă proiectul *Modernizarea și Dezvoltarea Portului Chilia Veche* cu finanțare din fonduri europene nerambursabile dar care are un progres fizic și financiar ne semnificativ.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Obiectivul poate fi atins prin lucrări de aducere a infrastructurii în parametrii constructivi

C. Perspectivă de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Portul Chilia Veche se încadrează în categoria porturilor din Delta Dunării.

Având în vedere că acest port nu a înregistrat trafic în perioada analizată, nu a fost dezvoltată o prognoză de trafic.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

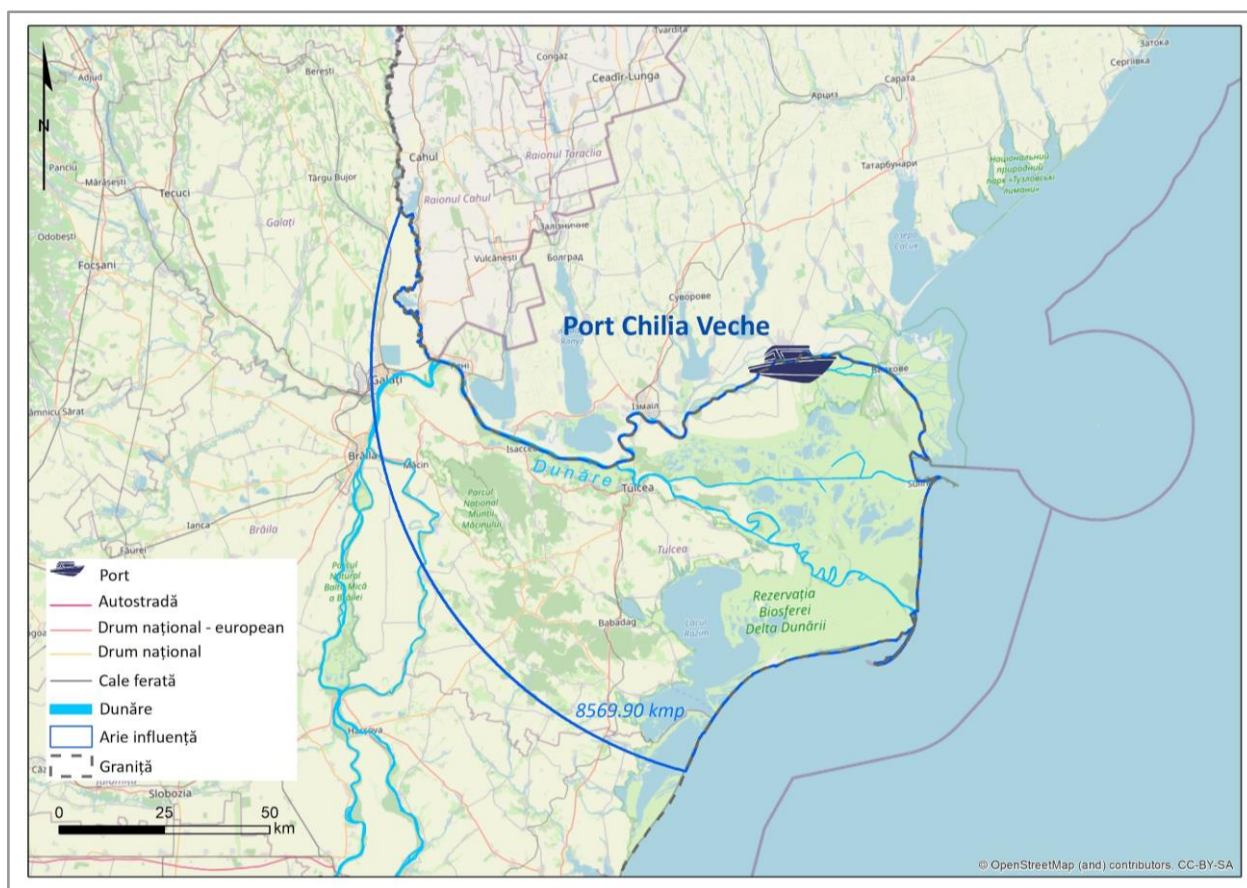


Figura V.3.63 – Harta hinterlandului portului

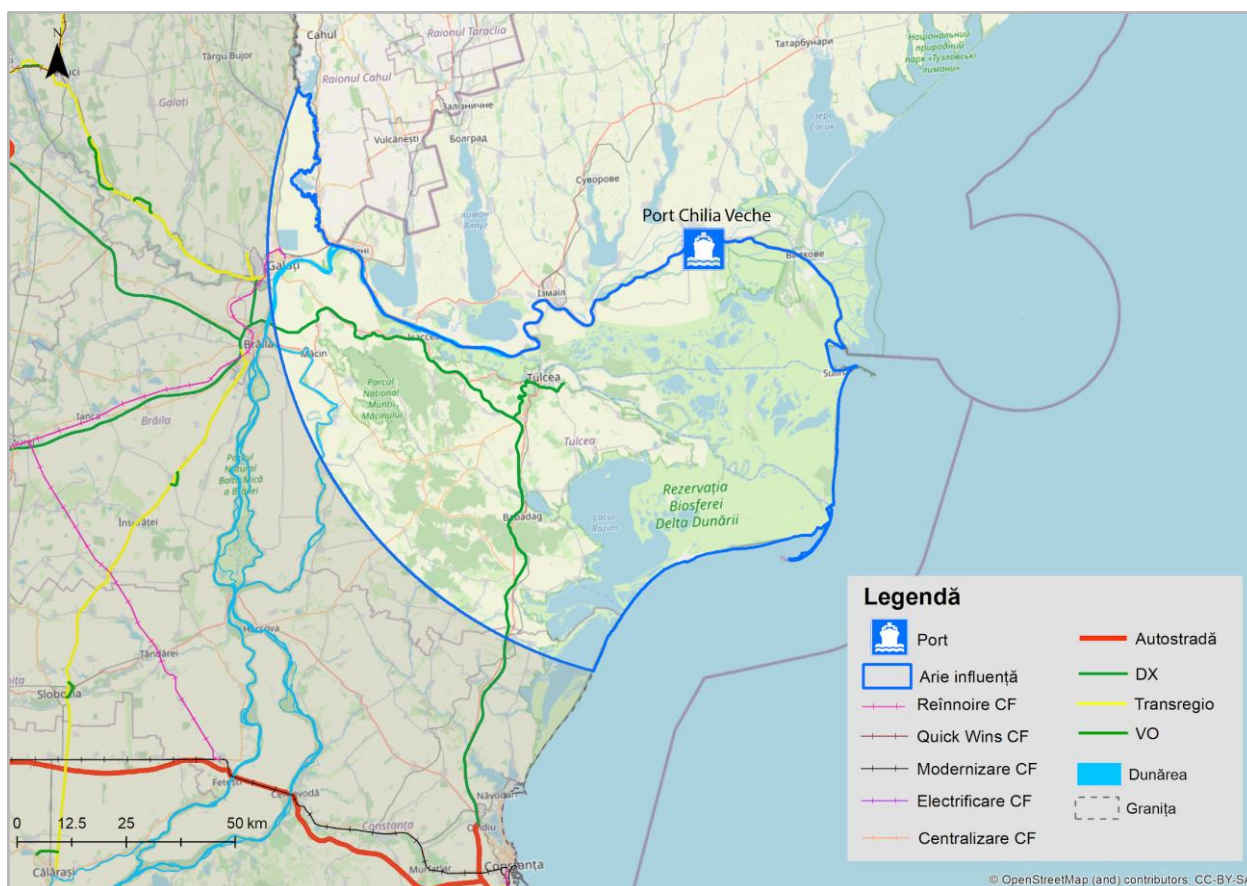


Figura V.3.64 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Chilia Veche sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Chilia Veche	63	6	57	585,3	99.358	39.975

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Lucrări de reparație infrastructură existentă

Sumă estimată intervenții propuse: 6 mil. EUR

V.3.32. PORTUL SULINA

A. Starea actuală

Portul Sulina se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Tulcea, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către UAT Sulina.

Limitele portului/locului de operare: km 0 - km 1.49, Dunăre, braț (canal) Sulina, mal drept

Suprafață totală a teritoriului portuar: 5 ha

Lungimea cheurilor: 1.490 m

Capacitate actuală de operare: 10 buc. estacade acostare - nu se efectuează operațiuni de operare a mărfurilor, portul fiind de tranzit

Front de operare: 1.490 ml (6 dane) din care:

- a) 1.490 ml (6 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră:

- nu este conectat la rețeaua națională de drumuri

Accesibilitate feroviară:

- nu este conectat la nicio cale ferată



Portul Sulina (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

Portul este în curs de reabilitare. Nu a înregistrat trafic de marfă relevant în perioada analizată.

B. Obiective operaționale

În contextul dezvoltării activității în zona Sulina se remarcă proiectul *Modernizarea Portului Sulina Perimetrul I - Zona Liberă*, precum și *Modernizarea Portului Sulina Cap Mol - Bazin Maritim - Perimetrul II - Etapa I* ambele cu finanțare asigurată din Fonduri Europene Nerambursabile. Un alt proiect important este *Reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare a portului Sulina* finanțabil de asemenea cu fonduri europene nerambursabile.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Acest port a fost propus pentru includere într-un program de modernizare deoarece este primul pe Dunăre port prin care se trece în România pentru călătoriile în amonte. Infrastructura portului, în special danele și adâncimea apei la dană nu sunt adecvate pentru operarea mărfurilor în mod eficient. Acest lucru se reflectă în volumul de mărfuri operat în port și în utilizarea să redusă.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Principalele activități portuare desfășurate de administrație sunt cele de preluare deșeuri menajere/reciclabile, livrare apă potabilă, refurnizare energie electrică, punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii portuare.

Portul Sulina este concentrat pe transportul de pasageri și mai puțin pe cel de marfă, prin urmare nu a fost inclus în prognoza de trafic derulată de BEI, dar potențialul identificat poate susține viitoarele investiții.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

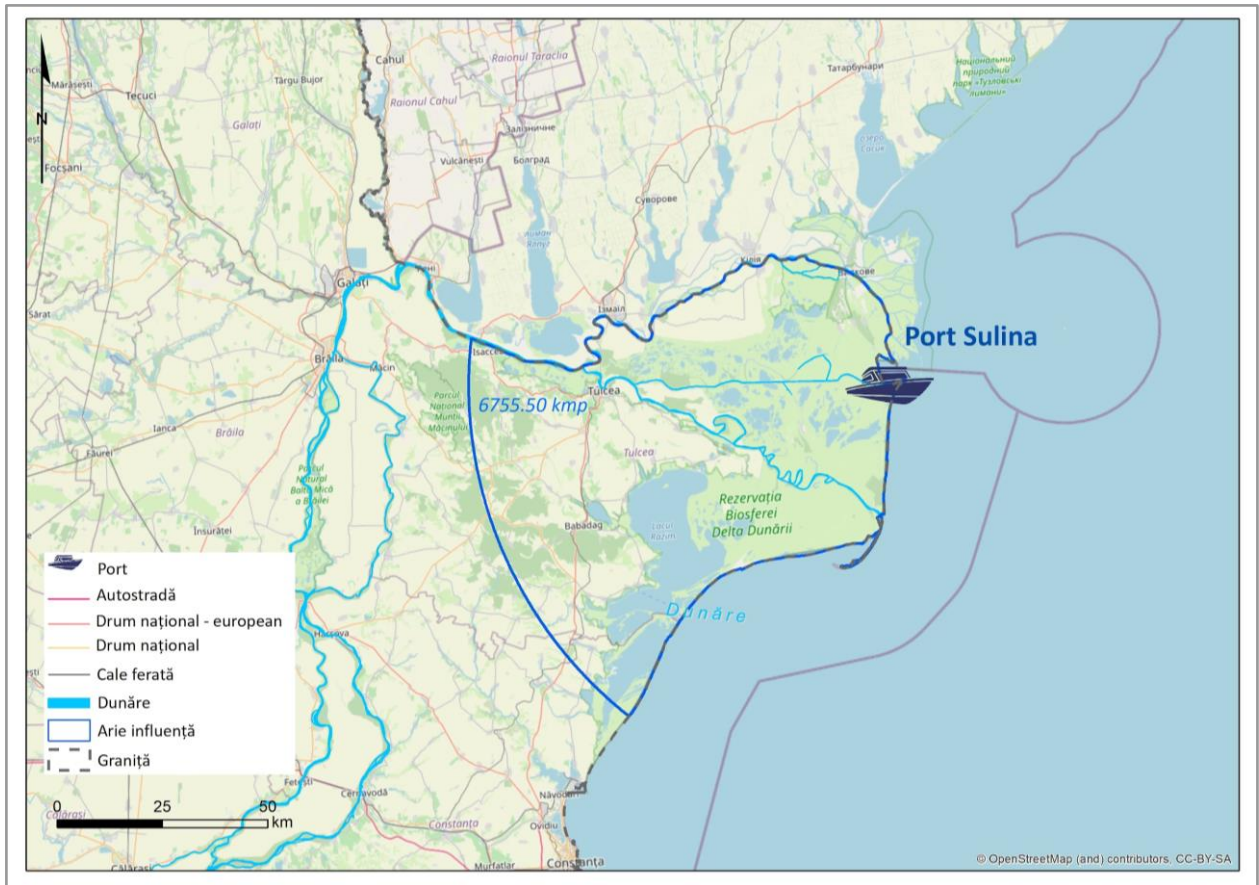


Figura V.3.65 – Harta hinterlandului portului

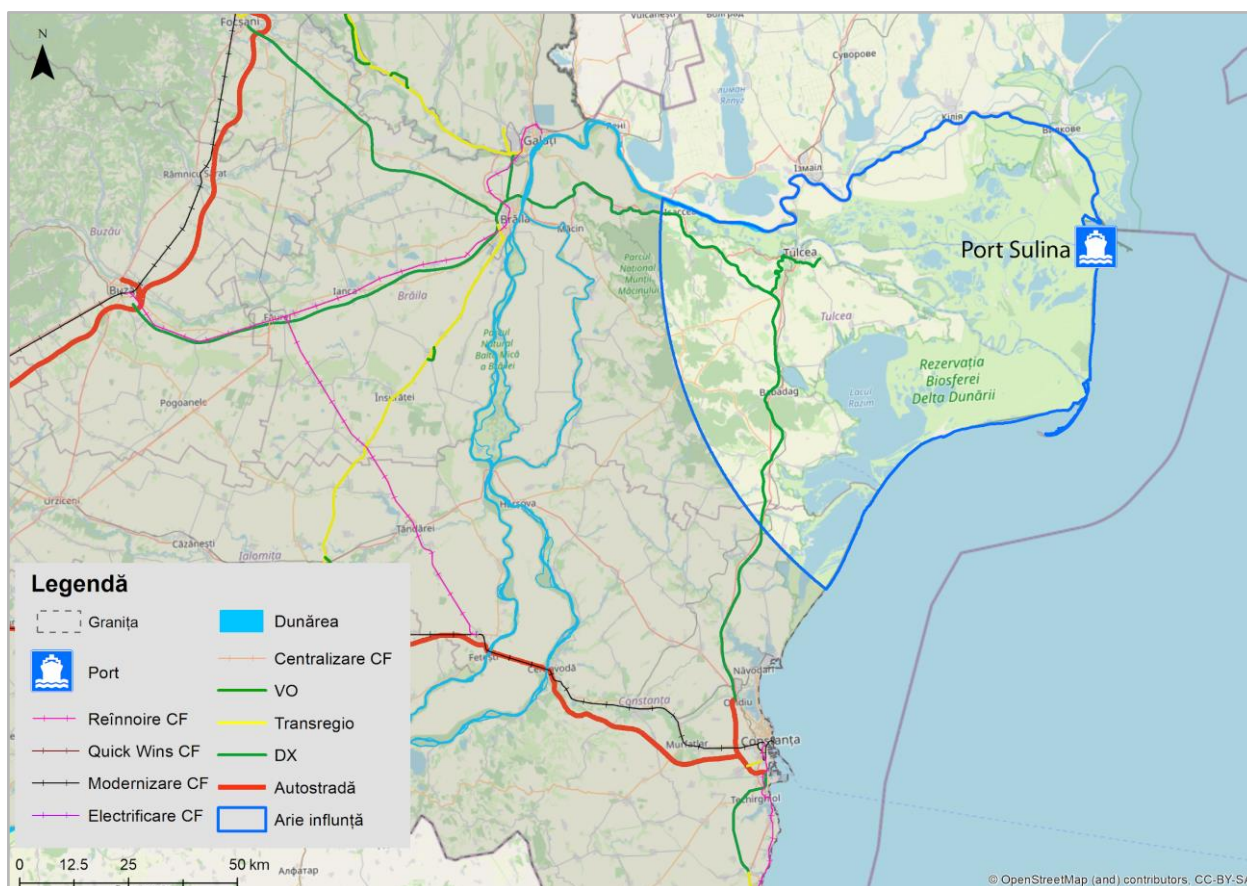


Figura V.3.66 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Sulina sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Sulina	39	4	35	197,9	1.642,3	10.212

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 4 dane (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)

5. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
6. Modernizare a 1000 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Dezvoltare infrastructură de transport pasageri (inclusiv nave turistice) (posibilitatea finanțare din FEN)
9. Dezvoltare infrastructură acostare nave agrement (tip marina)
10. Lucrări de reparație infrastructură existentă
11. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde
13. Construire bază de salvare și antrenament SAR (search & rescue)
14. Achiziționare remorcher salvator / navă SAR cu o capacitate de minim 100 de persoane salvate

Sumă estimată intervenții propuse: 91,1 mil. EUR

V.3.33. PORTUL BRĂILA

A. Starea actuală

Portul Brăila se află pe rețeaua TEN-T Comprehensive și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Brăila, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: km 167 – km 175, Dunăre, ambele maluri

Suprafață totală a teritoriului portuar: 41,5 ha

Lungimea cheurilor: 3.298 m

Capacitate actuală de operare: 3.100 mii tone/an

Front de operare: 2.560 ml (25 dane) din care:

- a) 2.300 ml (23 dane) mărfuri generale
- b) 260 ml (2 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național 1+1

- DN 21: Călărași – Slobozia - Brăila
 - DN 22: Râmnicu Sărat - Brăila
 - DN 23: Focșani - Brăila
 - DN 2B: Buzău - Brăila
 - DN 22B: Măcin – Brăila - Galați
- Coridor rutier TEN-T – în perspectivă drum de mare viteză Galați - Brăila (12 km – cost estimat)

75 mil. EUR – implementare 2024)

- Coridor rutier TEN-T – în perspectivă drum de mare viteză Buzău - Brăila (98 km – cost estimat 376 mil. EUR – implementare 2030)
- Coridor rutier național – în perspectivă drum de mare viteză Focșani - Brăila (86 km – cost estimat 431 mil. EUR – implementare 2030)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată – CF 700: București – Buzău – Brăila - Galați
- Coridor feroviar TEN-T Comprehensive – propus pentru reînnoire Buzău - Brăila - Galați (131 km – cost estimat 624 mil. EUR – implementare 2030)



Portul Sulina (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- Anul 2019 – 397 mii tone (13% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2020 – 281 mii tone (9% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2021 – 512 mii tone (17% din capacitatea totală de operare)
- Anul 2022 – 825 mii tone (27% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă un trafic aproximativ egal de cereale și minereu, după cum se vede în tabelul de mai jos.

Brăila	2020	2021	2022
Cereale	45	219	411
Cărbune	0	60	51
Piatră	218	225	328
Chimice	15	8	19

Metal	3	0	16
Total	281	512	825

B. Obiective operaționale

Având în vedere poziționarea să (Câmpia Bărăganului, Dobrogea de Nord și Insula Mare a Brăilei - areale extinse de producție a cerealelor), rezultă că Portul Brăila poate să devină un veritabil hub de tranzit pentru produsele agricole. În contextul dezvoltării activității se remarcă proiectul *Port Brăila - Lucrări de infrastructură a sectorului portuar din incintă Bazin Docuri* finanțat din Fonduri Europene Nerambursabile. De asemenea un alt proiect care va crește atractivitatea transportului pe apă în regiune este *Port Brăila - Lucrări de infrastructură a sectorului portuar al Frontului de operare la Dunăre, adiacent molului*.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente și dezvoltarea de noi capacități de stocare a produselor agricole. Intervențiile necesare pentru atingerea acestui obiectiv vizează atât dezvoltarea de noi capacități de stocare, cât și echipamente de încărcare - descărcare rutier/feroviar - naval. De asemenea se propune o modernizare a capacităților feroviare și a infrastructurii rutiere din port și de acces.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

Analiza de trafic a arătat că porturile Brăila și Galați înregistrează un nivel aproximativ egal de cereale, dar Portul Brăila pare a fi mai degrabă orientat spre această categorie de mărfuri. Prognoza în scădere este generată de reducerea productivității solurilor ca efect al schimbărilor climatice. În ceea ce privește traficul de minerale, din informațiile disponibile nu este clar dacă în Portul Brăila sunt manipulate minereuri sau materiale de construcții, având în vedere că, din punct de vedere statistic, cele două tipuri de mărfuri sunt tratate cumulat.

Portul Brăila este utilizat ocazional pentru produse metalice și cărbune, traficul fiind în cantități mici și, prin urmare, ignorat în cadrul prognozei, cu atât mai mult cu cât, începând cu anul 2031, traficul de cărbune în porturi va fi egal cu zero ca urmare a strategiei României de a nu mai utiliza cărbune pentru producerea de energie termică.

Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri în Portul Brăila și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va oscila între aproximativ 330 mii și 390 mii tone/an de-a lungul întregii perioade analizate. În anul 2050, traficul va ajunge la 326 mii tone/an, maximum de 394 mii tone/an fiind înregistrat în anul 2035. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Brăila	382	389	394	369	346	326	394

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Brăila	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	203	209	215	210	205	199
Cărbune	30	31	30	30	30	30
Piatră	142	142	142	122	104	90
Chimice	7	7	7	7	7	7
Total	382	389	394	369	346	326

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

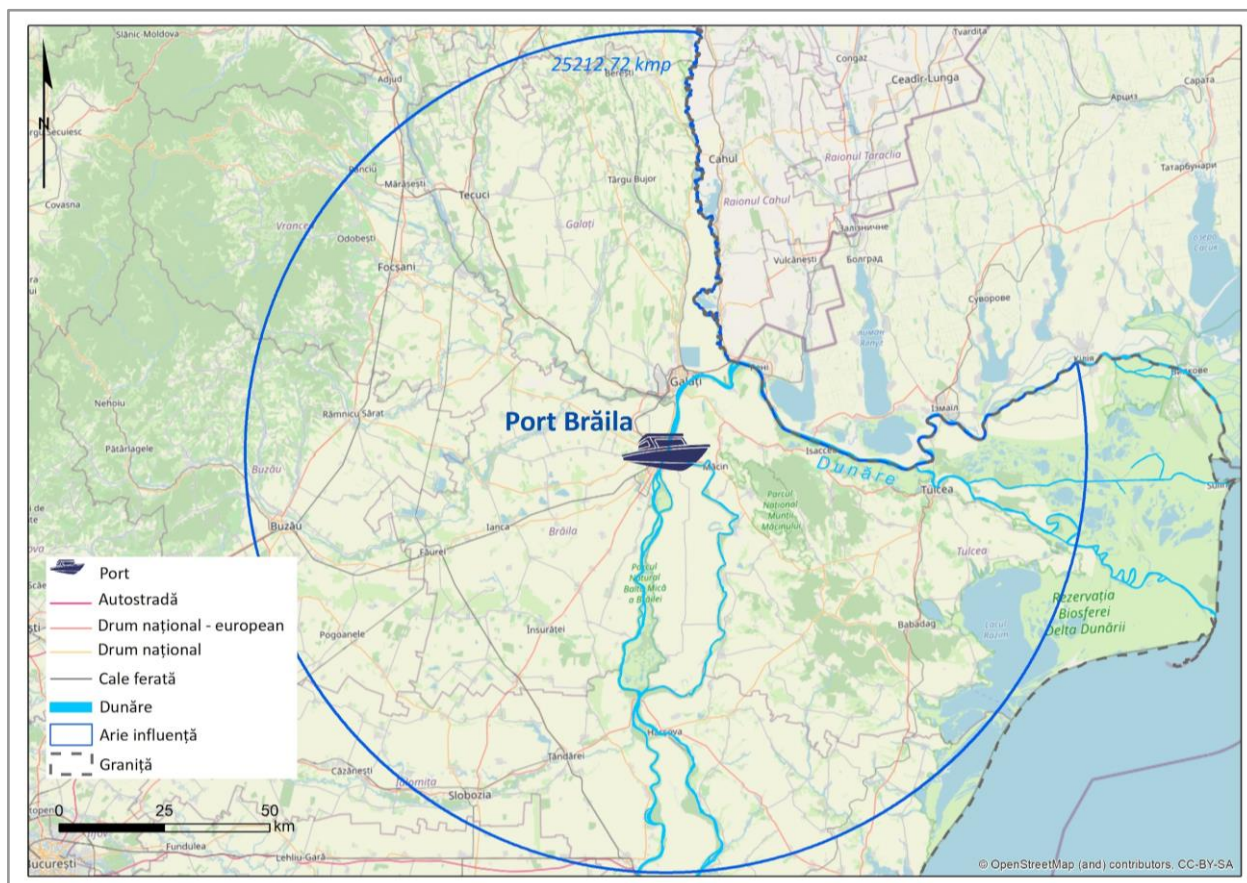


Figura V.3.67 – Harta hinterlandului portului

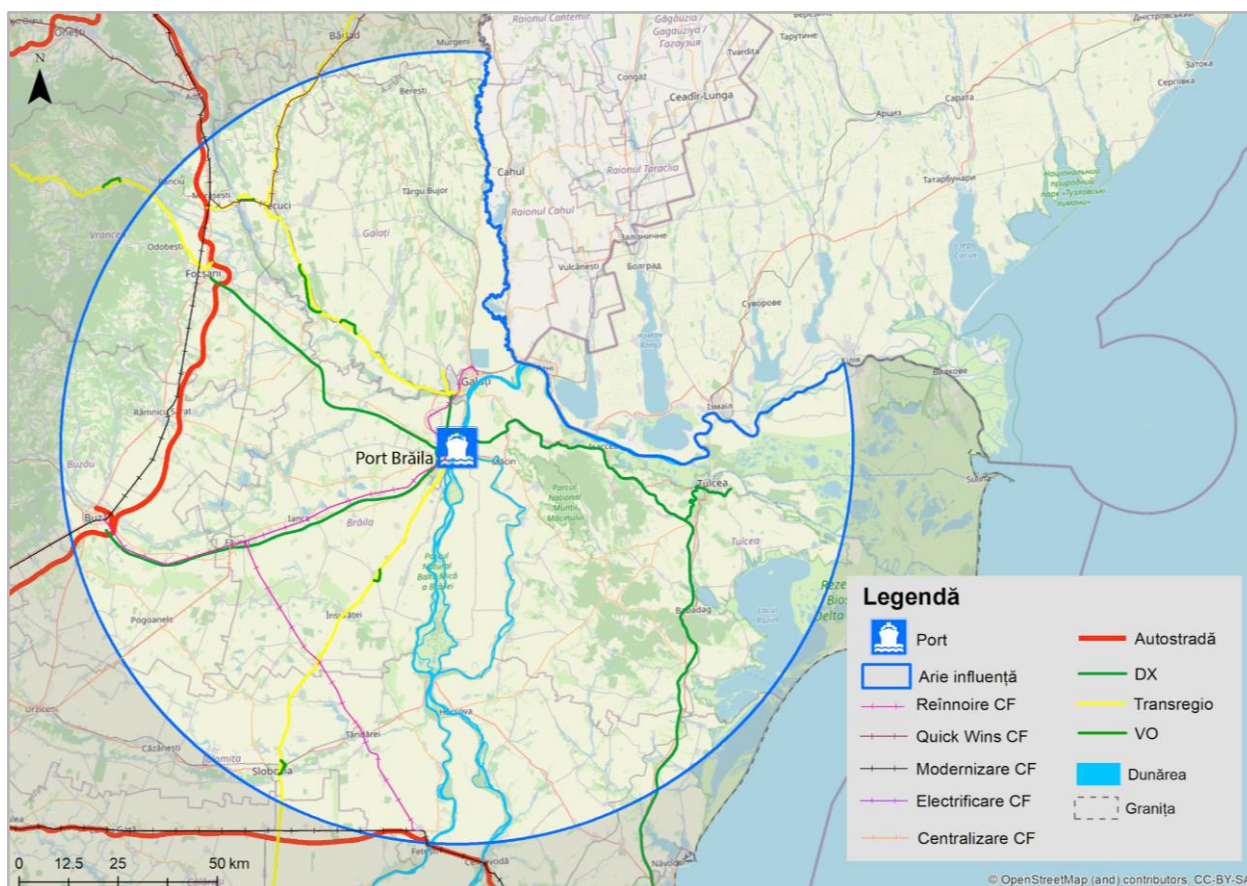


Figura V.3.68 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Brăila sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Brăila	329	26	303	2153,1	21.484,1	102.918

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 15 dane (pentru mărfuri generale și cereale)(posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 30 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane
6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru

- navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 1250 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
 8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între DN22B și port
 9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre gara Brăila și port
 10. Amenajarea a 4 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
 11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
 12. Lucrări de reparație infrastructură existentă
 13. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
 14. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
 15. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
 16. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde

Sumă estimată intervenții propuse: 103,4 mil. EUR

V.3.34. PORTUL GALAȚI

A. Starea actuală

Portul Galați se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Galați, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APDM S.A. GALAȚI.

Limitele portului/locului de operare: Km 140 - Km 160, Dunăre, mal stâng

Suprafață totală a teritoriului portuar: 86,5 ha

Lungimea cheurilor: 7.065 m

Capacitate actuală de operare: 6.800 mii tone/an

Front de operare: 7.000 ml (56 dane) din care:

- a) 5.400 ml (54 dane) mărfuri generale
- b) 1.600 ml (13 dane) așteptare

Accesibilitate rutieră: infrastructură de drum național (1+1)

- DN 22B: Măcin – Brăila - Galați
 - DN 2B: Giurgiulești (MD) - Galați
 - DN 24D: Bârlad - Galați
 - DN 25: Tecuci - Galați
 - DN 26: Huși – Oancea - Galați
-
- Coridor rutier TEN-T – în perspectivă drum de mare viteză Brăila - Galați (12 km – cost estimat

75 mil. EUR – implementare 2024)

- Coridor rutier național – drum TransRegio Tudor Vladimirescu - Galați (+ drum de legătură DX Brăila - Galați + VO Galați) (39 km – cost estimat 75 mil. EUR – implementare 2027)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată – CF 700: București – Buzău – Brăila - Galați
- cale ferată simplă neelectrificată - CF 700: Galați - Giurgiu-lești (MD)
- cale ferată dublă electrificată – CF 704: Mărășești - Tecuci - Galați
- cale ferată simplă neelectrificată - CF 703: Bârlad - Galați
- Coridor feroviar TEN-T Comprehensive – propus pentru reînnoire Buzău - Brăila - Galați (131 km – cost estimat 624 mil. EUR – implementare 2030)



Portul Galați (Sursa: Google Earth)



Portul Galați - Mineralier (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 5.919 mii tone (87% din capacitatea totală de operare)

- b) Anul 2020 – 4.526 mii tone (67% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 5.398 mii tone (79% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 4.618 mii tone (68% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă diversitatea volumelor operate, pe primele locuri fiind ocupate de traficul de produse metalice, cereale și minereu, după cum se poate observa în tabelul de mai jos.

Galați	2020	2021	2022
Cereale	131	248	552
Cărbune	546	784	807
Minereu	2980	3320	1747
Cocs	16	94	354
Chimice	19	0	18
Metal	834	952	1140
Total	4526	5398	4618

B. Obiective operaționale

Portul Galați este cel mai mare port fluvial din România care permite accesul navelor maritime. Este a doua mare poartă maritimă de acces de la Marea Neagră oferind o conexiune feroviară către țările fără ieșire la mare din Europa Centrală. De asemenea furnizează servicii de transbordare pentru toate modurile de transport și stocare temporară, servicii vamale, regim de zonă liberă, service și reparații pentru nave, servicii de colectare a deșeurilor de la nave. Beneficiază de conexiuni rutiere și feroviare cu hinterlandul (Coridorul Rin-Dunăre și coridorul IX PAN-EU inclusiv legături din Republica Moldova și Ucraina, fiind singurul port care poate opera transbordări directe de la navele maritime și fluviale la sistemul feroviar cu ecartament standard (1435 mm) și ecartament larg (1520mm) folosit în spațiul ex-sovietic, un avantaj foarte important în contextul conflictului armat din Ucraina.

Frontul de acostare are o lungime de 7065 m organizat în 56 de dane care permit acostarea navelor maritime și a navelor fluviale.

Facilitățile portului includ macarale plutitoare și echipamente mobile. Portul Galați operează trafic de marfă pe rute externe (import, export și tranzit) și rute interne (cabotaj). Amplasarea să este extrem de favorabilă pentru transbordarea mărfurilor pentru distanțe lungi, acesta fiind un hub multimodal pentru schimbul de mărfuri între țările cu ieșire la Marea Neagră și țările Europei Centrale. În prezent marfa vrac (minereu pentru Combinatul Siderurgic Mittal, cereale, fier vechi, materiale de construcții, etc.) reprezintă cea mai mare parte a cotei de trafic. Traficul de bunuri generale și containerizate este sporadic, principalele obstacole fiind de natură tehnică și economică. În ultima perioadă însă, în contextul Solidarity Lanes se constată o intensificare a activităților de transport cereale, produse siderurgice și mărfuri generale. Terminalul multimodal aflat în faza de construcție reprezintă un avantaj competițional important al portului care va putea jucat un rol deosebit în traficul de mărfuri în regiune spre și dinspre Europa, spre și dinspre Marea Neagră. În curs de implementare se află și proiectul *Modernizarea infrastructurii rutiere din zona Platformei Multimodale pentru înlăturarea blocajelor în trafic și relocarea unui segment de cale ferată pentru fluidizarea traficului feroviar din zona portuară cu finanțare din POIM 2014 - 2020 și fazare în PT 2021 - 2027*. De asemenea important este și proiectul care vizează infrastructura portuară Cheu Dana 32 Port Docuri. Din pachetul de intervenții aflate în curs de implementare, se remarcă proiectele *Amenajare platforme și dane RO-RO Port Bazinul Nou Galați* precum și *Modernizarea și Dezvoltarea Portului Mineralier Galați și Îmbunătățirea conexiunii feroviare a Portului Bazinul Nou – Lucrări de extindere a liniilor cu ecartament larg din dana 47 până în dana 53 -*

Înființare Linie ferată industrială (LFI) "1 CL PBN"

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente și dezvoltarea de noi facilități pentru creșterea atractivității sectorului naval. Infrastructura portuară este una în curs de modernizare, având în vedere însă prognozele generate de Modelul Național de Transport al României rezultă că este nevoie de noi capacități de tranzit al mărfurilor. Astfel, se recomandă dezvoltarea unui hub de combustibili (sub forma unui concept de tipul Oil Terminal Galați), care alături de hub-urile de la Constanța și cel de la Drobeta-Turnu Severin (propus a se dezvolta în această strategie) să constituie rețeaua națională de legătură naval terestru pentru transportul de combustibili. La această intervenție se adaugă cea care este deja în curs de implementare și vizează dezvoltarea unei platforme multimodale.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În portul Galați, se operează mărfuri legate, în principal, de combinatul siderurgic Liberty (minereu de fier, cărbune, cocs, metale). Astfel, în analiza de trafic s-a pornit de la premisa că Portul Galați operează cocs, rezultat din arderea cărbunelui pentru producerea oțelului. Prin urmare, traficul cu cocs în Portul Galați va evolua, proporțional, în același ritm cu traficul de minereuri de fier și cărbune.

Cantitatea de cărbune manipulat în porturile fluviale depinde de evoluția industriei siderurgice, cărbunele fiind un produs care intră în compoziția oțelului. Portul Galați este principalul port în care se va descărca această categorie de mărfuri.

În ceea ce privește volumele operate de cereale, Porturile Brăila și Galați înregistrează un nivel aproximativ egal, dar, așa cum am arătat mai sus, Portul Brăila pare a fi mai degrabă orientat spre această categorie de mărfuri.

De asemenea, utilizarea infrastructurii existente pentru operarea containerelor (Platforma Multimodală Galați) ar putea presupune o reevaluare a capacității disponibile pentru manipularea fluxurilor tradiționale.

În ceea ce privește prognoza de trafic, Portul Galați va înregistra cel mai ridicat nivel al traficului dintre porturile situate pe Dunărea Maritimă. Conform ipotezelor asumate privind evoluția traficului pe categorii de mărfuri și în baza analizei studiului de trafic rezultă că evoluția volumelor de mărfuri manipulate va înregistra un maxim de 1506 mii tone/an în anul 2040, după care va scădea ușor sub valoarea de 1500 mii tone/an până în 2050. Astfel evoluția volumelor de trafic este următoarea (mii tone):

Port	2025	2030	2035	2040	2045	2050	MAX
Galați	1277	1410	1461	1506	1502	1498	1506

Prognozele de trafic sunt bazate pe evoluțiile volumelor operate pe următoarele tipuri de mărfuri:

Galați	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cereale	155	160	164	150	146	142
Cărbune	188	215	226	238	238	238
Minereu	466	506	521	541	541	541
Cocs	90	104	109	115	115	115
Chimice	4	4	4	4	4	4
Metal	374	421	437	458	458	458
Total	1277	1410	1461	1506	1502	1498

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

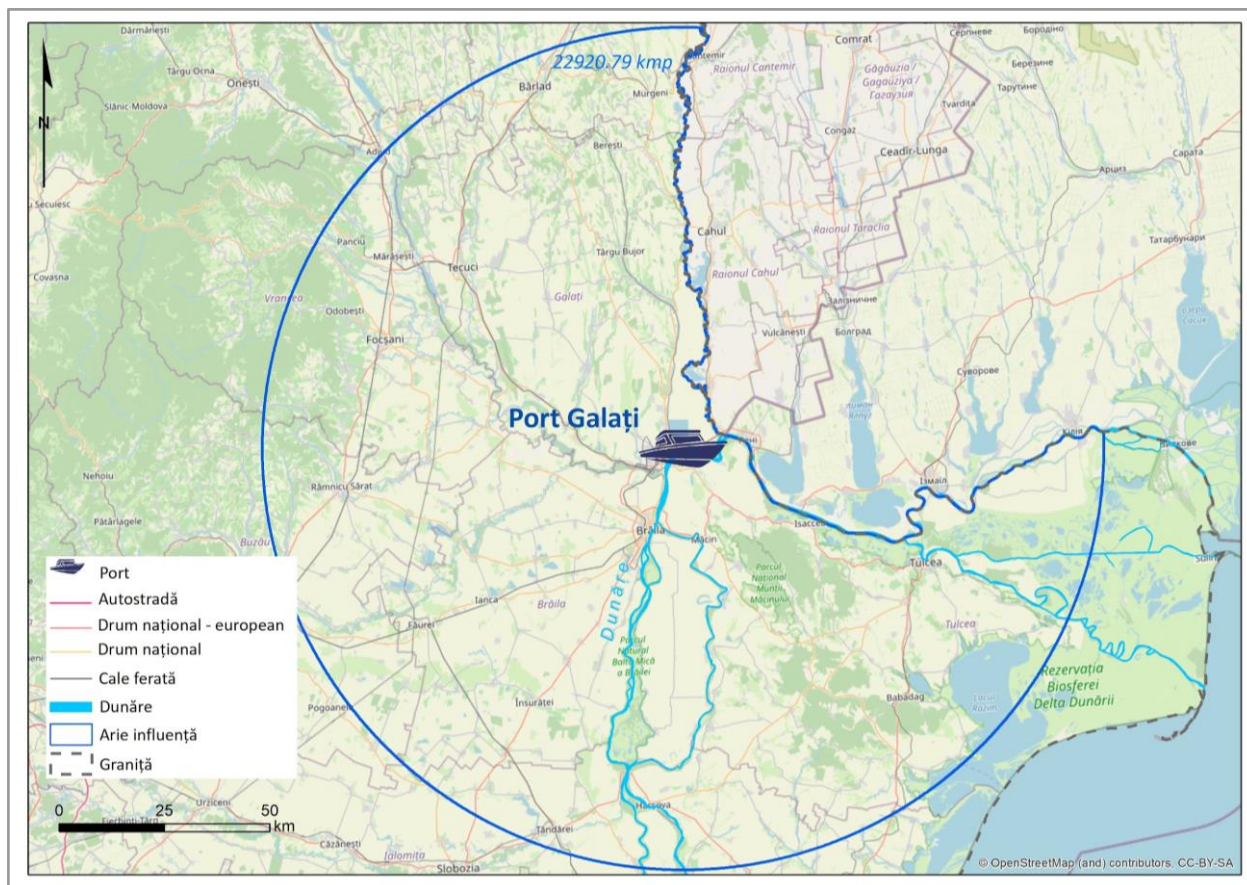


Figura V.3.69 – Harta hinterlandului portului

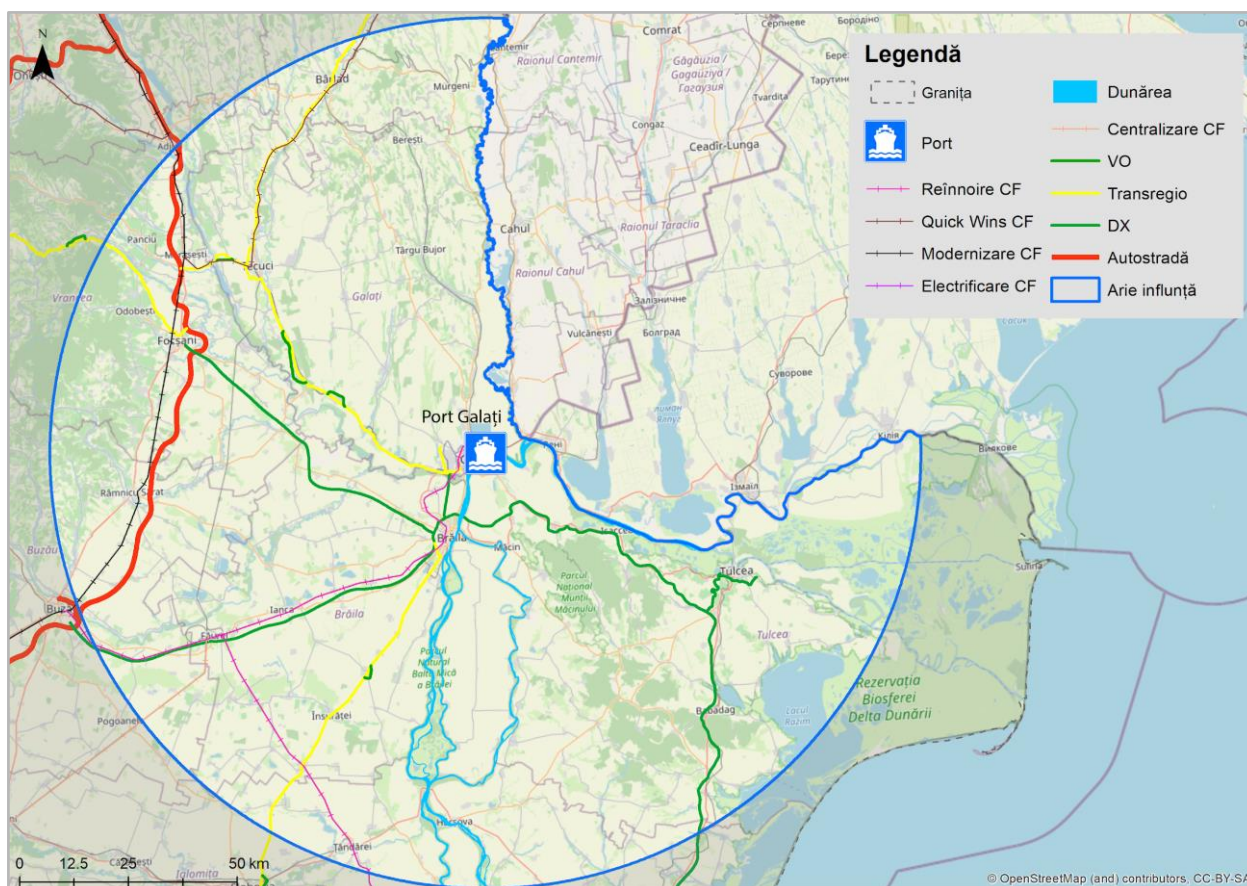


Figura V.3.70 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Galați sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Galați	307	25	282	2133,7	22.035,2	106.890

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Asigurarea condițiilor optime de operare de acostare și operare a navelor prin lucrări de modernizare a 35 dane (posibilitatea finanțare din FEN)
2. Dragaj investițional în port (posibilitatea finanțare din FEN)
3. Realizarea de noi surse de alimentare cu apă a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
4. Realizarea de noi surse de alimentare cu energie electrică a navelor acostate la cheu racordate direct la furnizorii de utilități (posibilitatea finanțare din FEN)
5. Construcția a 20 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare

nave/vagoane/camioane

6. Construcția de instalații și echipamente pentru alimentarea cu combustibili alternativi pentru navele fluviale (posibilitatea finanțare din FEN)
7. Modernizare a 3500 m cheu (posibilitatea finanțare din FEN)
8. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii rutiere între rețeaua rutieră națională și port
9. Creșterea accesibilității transportului terestru prin îmbunătățirea legăturii feroviare dintre rețeaua feroviară națională și port (inclusive pentru ecartament larg – 1520 mm)
10. Amenajarea a 5 parcări de tip tampon (sigură și securizată) în proximitatea portului (posibilitatea finanțare din FEN)
11. Realizarea unei strategii privind atragerea de noi fluxuri de mărfuri și creșterea multimodalității (posibilitatea finanțare din FEN)
12. Dezvoltare infrastructură acostare nave agrement (tip marina)
13. Lucrări de reparație infrastructură existentă
14. Dezvoltarea unor soluții hidrotehnice împotriva colmatării portului (posibilitatea finanțare din FEN)
15. Modernizarea rețelei rutiere din interiorul portului (posibilitatea finanțare din FEN)
16. Modernizarea rețelei feroviare din interiorul portului inclusive a celei pe ecartament larg – 1520 mm (posibilitatea finanțare din FEN)
17. Dezvoltare capacități pentru producție energie verde
18. Rezervoare combustibili și infrastructură aferentă de încărcare - descărcare
19. Dezvoltarea, integrarea și operaționalizarea unui sistem pachet de tip PCS ERP și GIS

Sumă estimată intervenții propuse: 252,1 mil. EUR

V.3.35. PORTUL CONSTANȚA

A. Starea actuală

Portul Constanța se află pe rețeaua TEN-T Core și aparține rețelei naționale primare. Este localizat în județul Constanța, în regiunea de dezvoltare Sud - Est, Dobrogea și este administrat de către CN APM S.A. CONSTANȚA. Portul include trei zone și anume zona Constanța, zona Midia și zona Mangalia.

1. Zona Constanța

Limitele portului/locului de operare: 331,5 km N-V de Strâmtoarea Bosfor și la 157,5 km S de Brațul Sulina

Suprafață totală a domeniul portuar: 1.313 ha

Lungimea cheurilor: 32.000 m

Front de operare: 32.000 ml (156 dane) din care:

- a) 25.231 ml (123 dane) mărfuri generale ;

- b) 615 ml (3 dane) RO - RO;
- c) 205 ml (1 dană) ferryboat;
- d) 205 ml (1 dane) pasageri
- e) 5.740 ml (28 dane) așteptare

2. Zona Midia

Limitele portului/locului de operare: pe coasta Mării Negre, la aproximativ 25 km Nord de zona Constanța

Suprafață totală a domeniul portuar: 234 ha

Lungimea cheurilor: 2.240 m

Front de operare: 1.565 ml (11 dane) din care:

- a) 191 ml (2 dane) mărfuri generale
- b) 736 ml (5 dane) produse petroliere
- c) 638 ml (4 dane) animale vii

3. Zona Mangalia

Limitele portului/locului de operare: pe coasta Mării Negre, la aproximativ 53 km Sud de zona Constanța

Suprafață totală a domeniul portuar: 27,5 ha

Lungimea cheurilor: 524 m

Front de operare: 524 ml (3 dane) din care:

- a) 419 ml (2 dane) mărfuri generale
- b) 105 ml (1 dană) nave tehnice

Capacitate actuală de operare (3 zone): 100.000 mii tone/an

Accesibilitate rutieră:

- autostrada A2: București - Port Constanța
- autostrada A4: Agigea – Constanța - Ovidiu
- drum național (1+1) DN 3: Călărași - Ostrov - Murfatlar - Constanța
- drum național (2+2) DN 38: frontieră BG - Negru Vodă - Constanța
- drum național (2+2) DN 39: Mangalia - Constanța
- drum național (1+1) DN 22: Tulcea - Ovidiu - Constanța

- Coridor rutier național – în perspectivă drum de mare viteză Alternativa Techirghiol + VO Mangalia (34 km – cost estimat 170 mil. EUR – implementare 2030)

Accesibilitate feroviară:

- cale ferată dublă electrificată - magistrala CF 800: București - Port Constanța
- cale ferată simplă neelectrificată - CF 800: Constanța - Mangalia

- Coridor feroviar TEN-T Core – Modernizare Complex feroviar Port Constanța (180 km – cost estimat 866 mil. EUR – implementare 2030)
- Coridor feroviar rețea națională - Electrificare și dublare CF 800 Constanța - Mangalia (43 km - cost estimat 147 mil. EUR - implementare 2026)



Portul Constanța - Zona Constanța (Sursa: Google Earth)



Portul Constanța - Zona Midia (Sursa: Google Earth)



Portul Constanța - Zona Mangalia (Sursa: Google Earth)

Trafic de marfă:

- a) Anul 2019 – 66.603 mii tone (67% din capacitatea totală de operare)
- b) Anul 2020 – 60.376 mii tone (60% din capacitatea totală de operare)
- c) Anul 2021 – 67.484 mii tone (67% din capacitatea totală de operare)
- d) Anul 2022 – 75.538 mii tone (76% din capacitatea totală de operare)

Defalcat, pe tipuri de mărfuri se remarcă diversitatea volumelor operate, după cum se poate observa în tabelul de mai jos.

Constanța	2020	2021	2022
Cereale și produse derivate	28426	31804	32567
Combustibili (țiței, prod. petroliere etc.)	14531	15593	20197
Minereu	6145	7916	7956
Chimice	823	733	801
Metal	1954	2503	3226
Altele	8497	8935	10791
Total	60376	67484	75538

B. Obiective operaționale

Strategia Portului Constanța trebuie să aibă în vedere dezvoltarea pe termen mediu și lung, în condițiile asigurării unei continuități a dezvoltării portuare, cu exploatarea eficientă a resurselor și infrastructurii existente, orientate spre necesitățile și condițiile reale ale pieței, în vederea intensificării comercializării portului și a consolidării sale din punct de vedere al competitivității regionale.

Prin îndeplinirea acestui obiectiv se are în vedere maximizarea numărului locurilor de muncă generate, impactul asupra regiunii Europei de Sud-Est, cu minimizarea consecințelor de mediu generate de activitatea portuară, decarbonizare și digitalizare, colaborare cu orașul, dezvoltarea armonioasă cu Dunărea, Canalul Dunăre - Marea Neagră, hinterlandul, forelandul, coridoarele energetice, transparentizare, optimizare, facilitare operare rapidă, atractivitate financiară etc.

Investițiile trebuie să aibă în vedere criterii de performanță, de exemplu atragerea unui trafic mai mare și creșterea cantității, de exemplu atragerea unui trafic mai mare și creșterea cantității de marfă manipulată pe unitate de suprafață portuară.

Având în vedere că suprafață domeniului public este limitată, aceasta trebuie utilizată cât mai eficient, în sensul creșterii productivității activității pe unitatea de suprafață (ha) a terminalelor și ulterior, după atingerea anumitor indicatori, trecerea la o etapă nouă de dezvoltare a altor activități, pe baza studiilor de tip master--plan.

Obiectivul operațional este de modernizare a infrastructurii portuare existente. Obiectivul operațional este de dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii portuare în vederea atragerii de noi fluxuri de marfă.

C. Perspective de dezvoltare în baza modelării cu Modelul Național de Transport

În ceea ce privește prognoza de trafic, Portul Constanța, inclusiv zonele Midia și Mangalia, ar trebui să facă obiectul unui studiu distinct, al unei strategii distincte, deoarece aria deservită, categoriile de mărfuri operate, tipul și capacitatea navelor maritime, originea-destinația mărfurilor, modurile de transport conexe etc. sunt influențate de alți factori economici decât în cazul transportului portuar fluvial.

D. Indicatori ai hinterlandului portului

Pentru fiecare port a fost stabilit un bazin de captare considerând o zonă de tip buffer de 100 km distanță. Astfel, pentru fiecare port au fost stabilite atât suprafață de captare considerând o distanță de 100 km, dar și alte elemente relevante din bazinul de captare precum populația, numărul de localități, numărul de orașe, numărul de agenți economici, cifra de afaceri.

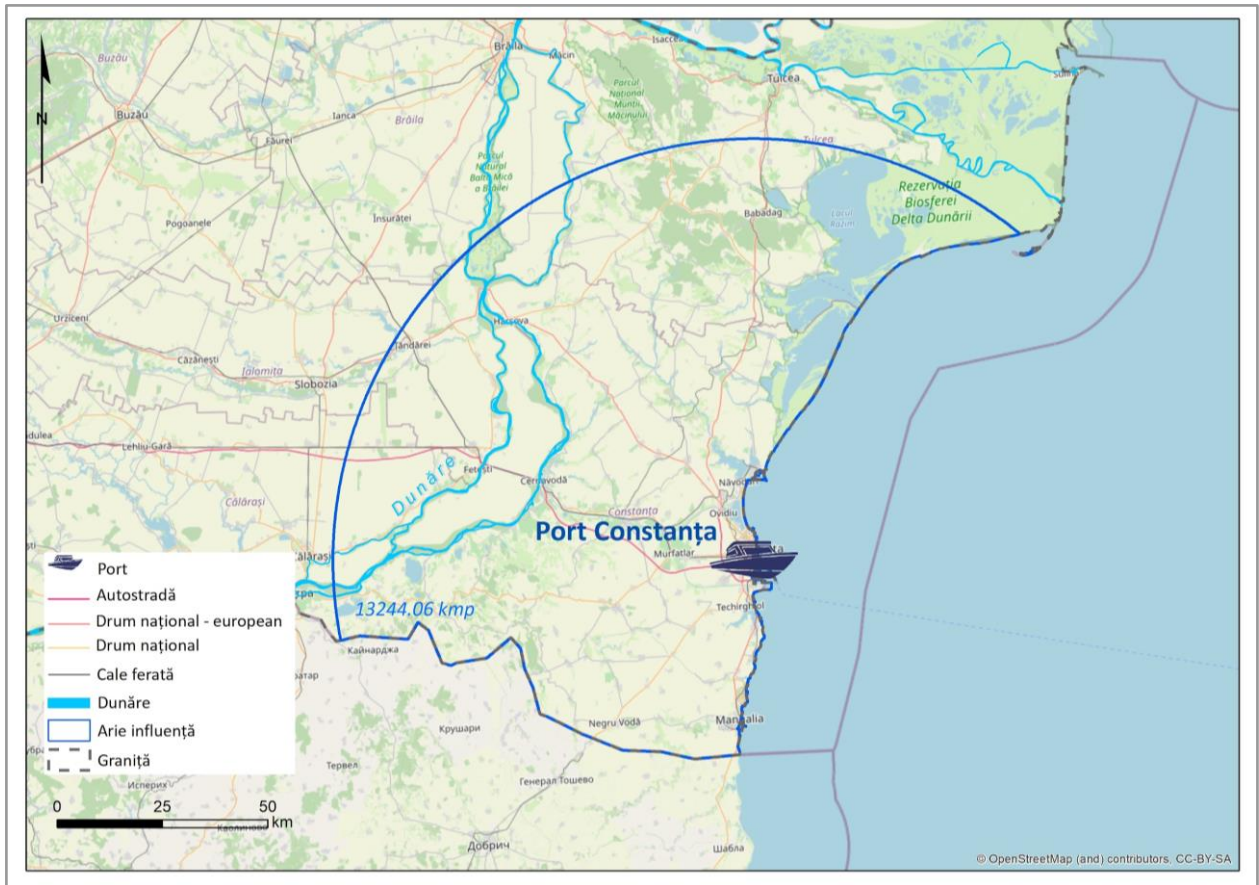


Figura V.3.71 – Harta hinterlandului portului

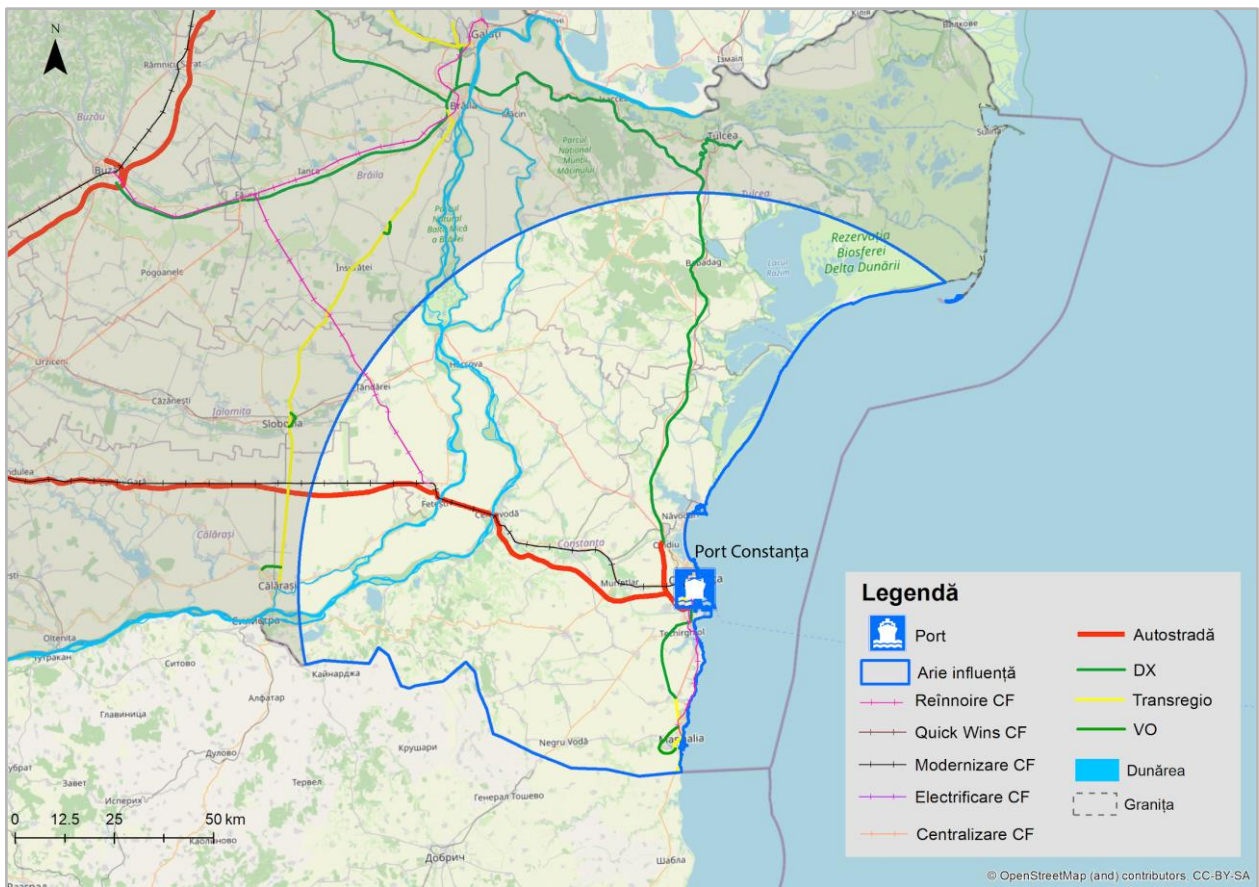


Figura V.3.72 – Harta hinterlandului portului în raport cu proiectele de infrastructură de transport în dezvoltare și operare

Indicatorii de hinterland pentru portul Constanța sunt:

Port	A. Localități deservite (total)	B.Nr. localități deservite (urban)	C.Nr. localități deservite (rural)	D.Populație (mii locuitori)	E.Cifră de afaceri orașe (mil.EUR)	H.Număr de agenți economici
Constanța	127	15	112	1069,2	21.354,4	94.660

Indicatorii de hinterland sunt detaliați tabelar în anexa 1.

E. Intervenții propuse

1. Dezvoltarea Mol III S – IV S – Port Constanța Sud
2. NEW - ISLAND - Creșterea capacității de operare în Portul Constanța – lucrări de infrastructură pentru dezvoltarea Insulei Artificiale
3. Modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor șenalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța
4. Modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța
5. Extinderea cheurilor danelor 10 și 12 din zona Midia, inclusiv consolidări în spatele cheurilor
6. Realizare cheuri în Portul Constanța - zona Midia, inclusiv umpluturi în spatele construcțiilor de acostare și sistematizarea teritoriului
7. Dragaje de investiții în Porturile Constanța (zonele Constanța și Midia) și Mangalia (inclusiv gura de acces Midia)
8. Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere și de acces în Portul Constanța și zona Midia (Master Plan de Infrastructură Rutieră)
9. Extinderea la patru benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului Pod rutier CDMN cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de nord a Portului Constanța
10. Dezvoltarea capacității feroviare în Sectorul Fluvio – Maritim al Portului Constanța – Etapa II
11. Extindere și modernizare infrastructură de alimentare cu apă și canalizare în Portul Constanța
12. Construcția a 50 celule de stocare cereale precum și instalații de încărcare – descărcare nave/vagoane/camioane;
13. Rezervoare combustibili și infrastructură aferentă de încărcare - descărcare;
14. Dezvoltare infrastructură acostare nave agrement (tip marina)
15. Realizarea unui parc fotovoltaic în Portul Constanța
16. Parcare securizată cu facilități de staționare, în vecinătatea accesului din autostrada A4
17. Dezvoltarea, încorporarea și operaționalizarea unui sistem integrat PCS, ERP și GIS
18. Construire bază de salvare și antrenament SAR (search & rescue)
19. Cheu de acostare adiacent canal de legătura între Danele 85-89
20. Realizare cheu între Dana 8 și postul de acostare aferent terminalului Octogon și sistematizare teritoriu aferent
21. Amplasarea unei stații modulare de încărcare baterii tip container în zona fluvio-maritimă din

Portul Constanța (pentru implementarea proiectului PIONEERS)

22. Execuție umpluturi și sistematizare teritoriu aferent Danei 99 din zona fluvio-maritimă a Portului Constanța
23. Cheu la gura de acces a Canalului Dunăre-Marea Neagră (spre Portul de Lucru)
24. Terminalul de barje – etapa a II-a
25. Extinderea și modernizarea infrastructurii de apă și canalizare, prin preluarea de ape pluviale și stabilizarea zonei adiacente - Consolidarea, stabilizarea și amenajarea zonei adiacente (faleza) Portului Constanța între porțile de acces 3 și 7
26. Realizarea unui Master Plan al portului

Sumă estimată intervenții propuse: 2714,5 mil. EUR (cu posibilitate de finanțare din FEN)

În concluzie, tipurile de intervenție prevăzute mai sus pentru toate porturile pot fi clasificate după cum urmează:

- a. intervenții de reparație și conservare pentru porturile fără trafic actual și/sau de perspectivă
- b. intervenții de reparație și de modernizare a infrastructurii portuare existente pentru porturile de trafic actual și/sau de perspectivă redus
- c. intervenții reparație, modernizare, extindere și dezvoltare a infrastructurii portuare pentru porturile cu volume de trafic actual și/sau de perspectivă ridicate

La toate acestea se adaugă planuri strategice pentru toate porturile care să identifice noi fluxuri de mărfuri, dar și măsuri necesare de tip soft și hard pentru atragerea acestora.

De asemenea, sunt prevăzute intervenții care privesc creșterea accesibilității prin dezvoltarea rețelelor rutiere și feroviare din interiorul și exteriorul portului și dezvoltarea rețelei de utilități pentru porturile cu trafic redus, mediu și ridicat.

Vor fi prevăzute intervenții privind modernizarea echipamentelor și instalațiilor de alimentare cu combustibili alternativi ai navelor astfel încât să fie respectată legislația comunitară în ceea ce privește măsurile de ecologizare a tuturor operațiunilor portuare (emisii, zgomot, poluare).

Seturile de intervenție de la nivelul portului vizează creșterea accesibilității acestora pentru creșterea hinterland-ului, dar și dezvoltarea multimodalității în spiritul ideii de a muta cât mai mult din volumul de marfă transportat pe apă („shift-to-ship”).

***CAPITOLUL VI. ASPECTE ORIZONTALE PRIVIND
INFRASTRUCTURA DURABILĂ, COMBUSTIBILII
ALTERNATIVI ȘI DIGITALIZAREA.
PERFORMANȚA ÎN RAPORT CU MEDIUL ȘI
SUSTENABILITATEA***

Analiza legată de susceptibilitatea transporturilor pe căile navigabile interioare la niveluri scăzute ale apei Dunării a concluzionat că fiabilitatea scăzută a mărfurilor transportate pe căile navigabile interioare (în ceea ce privește dependența sa puternică de condițiile hidrologice) este principala barieră în gestionarea cererii de transport în creștere, dezvoltarea transportului Ro-Ro și containerizat pe Dunăre și creșterea competitivității transporturilor fluviale în general. Mai mult, amploarea acestei provocări poate să urmeze doar un trend ascendent în viitor din cauza impactului schimbărilor climatice.

De altfel, evoluția aspectelor legate de mediu reprezintă cea mai mare provocare în sectorul transporturilor navale, cu atât mai mult cu cât realizarea unei dezvoltări sustenabile a sectorului nu se poate face fără abordarea riscurilor și provocărilor interne și globale legate de mediu. În acest sens, este necesară integrarea eficace a principiilor de mediu în politicile și strategiile sectoriale.

În capitolul de față, pe lângă analiza situației de mediu din cadrul sectorului, în conexiune directă cu transportul naval din România, în special cel de pe Dunăre, sunt prezentate și aspecte care țin de digitalizarea domeniului, de durabilitatea investițiilor și de măsurile cu impact în tranziția verde.

VI.1 Situația de mediu în industria transportului naval

Întreg sectorul transporturilor se confruntă cu cerințe dificile prevăzute de politicile existente, care impun reducerea factorilor poluanți ai aerului, dar și a emisiilor de gaze cu efect de seră. Politicile privind emisiile din sectorul transporturilor au devenit din ce în ce mai ambițioase și mai stricte, cu obiectivul de a reduce emisiile de factori poluanți ai aerului - în special monoxidul de carbon (CO), hidrocarburile (HC), oxizii de azot (NOx) și particulele (PM) - și gazele cu efect de seră (CO₂). Însă diferența dintre valorile limită ale emisiilor în diferite moduri de transport este din ce în ce mai mare.

În comparație cu un motor nou folosit în transportul rutier (Euro VI), valorile limită aplicate pentru motoarele convenționale ale navelor interioare (CCNR Etapa II) sunt de aproximativ 15 ori mai mare pentru NOx și de 20 de ori mai mari în cazul emisiilor de particule (EUSDR, 2019). Deși transportul fluvial are o eficiență energetică mult mai mare (adică este nevoie de mai puțină energie pentru a transporta o anumită cantitate de bunuri), această diferență la nivelul valorilor limită ale emisiilor arată că transportul pe căile navigabile interioare își pierde rapid avantajul în materie de performanță în raport cu mediul, în comparație cu transportul rutier. În ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, transportul fluvial are în continuare o performanță favorabilă în comparație cu transportul rutier, însă încă mai este loc de reducere. Ca și comparație, în transportul feroviar, decarbonizarea combustibililor a progresat considerabil - 80% din bunurile europene se transportă deja prin tracțiune electrică (CCNR, 2017).

VI.1.1 Schimbările climatice și sustenabilitatea mediului

Riscurile și impactul schimbărilor climatice asupra transportului naval au mai multe fațete, inclusiv creșterea temperaturii aerului și a apei, creșterea nivelului mării, modificări ale precipitațiilor sezoniere, condițiile meteo privind vântul și valurile, precum și evenimente extreme frecvente și severe, cum ar fi furtunile, valurile de căldură, inundațiile și secetele. Schimbările climatice reprezintă probabil cea mai mare provocare de politici inter-sectoriale pentru transportul naval, schimbând politicile către limitarea emisiilor, impozitarea poluatorilor și accelerarea tranziției spre energia verde. Decarbonizarea transportului pe apă se află de ceva timp pe agenda științei, tehnologiei, industriei și politicilor publice, dar a câștigat un impuls puternic în anul 2018 odată cu adoptarea Strategiei Inițiale a IMO privind Reducerea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră (GES) de la nave, pentru reducerea emisiilor la nivel sectorial cu cel puțin 50% până în anul 2050. Pentru a obține transport naval cu emisii reduse sau zero de carbon, măsurile IMO sunt stabilite ca măsuri operaționale și tehnice pe termen scurt (2018 – 2023), măsuri pe termen mediu privind piața și măsuri de eficiență energetică (2023 – 2030) și măsuri pe

termen lung referitoare la combustibili alternativi și la energie cu zero emisii de carbon (2030 – 2050). În prezent se ia în considerare revizuirea strategiei inițiale a IMO înainte de sfârșitul anului 2023, în vederea introducerii de obiective mai ambițioase și, eventual, a uneia sau a unui coș de Măsuri Bazate pe Piață (MBM), care ar include standarde de performanță și/sau prețuri pe carbon.

Succesul și implementarea fiecărei abordări depind de mai mulți factori și incertitudini legate de disponibilitatea și scalabilitatea tehnologiei, nivelul cererii, infrastructură și provocări tehnice, costuri și prețuri, precum și dezvoltarea competențelor și a capacității. Tranziția verde va necesita probabil o combinație de mai multe abordări, inclusiv tehnologii și sisteme de operare noi (sau îmbunătățite), combustibili alternativi și infrastructuri de aprovizionare și stocare, modele de afaceri și scheme de finanțare inovatoare și alte măsuri asociate și de sprijin. Cartografierea soluțiilor de GES pentru sistemele de transport pe apă (Bichou, IMO GHG Study 2021).

Tabelul VI.1. Soluții operaționale și de performanță

Opțiune/ soluție	Funcție/Obiectiv	Impact asupra GES	Riscuri contractuale comerciale	Riscuri de politici și reglementare	Riscuri pentru siguranță și securitate	Riscuri legate de interfață și coordonare
Reducerea vitezei	Reducerea vitezei reduce consumul de combustibil și economisește energie	Mediu	Ridicată	Ridicată	Mediu	Mediu
Managementul performanței	Sistemele de managementul navelor măsoară, urmăresc și raportează consumul de combustibil pentru a îmbunătăți eficiența energetică	Scăzut	Scăzut	Mediu	Mediu	Ridicată
Optimizarea rutei	Captarea emisiilor la bord, transformarea sau stocarea lor pentru a fi deversate la mal sau în larg	Scăzut	Ridicată	Mediu	Mediu	Ridicată
Planificare și partajare integrată a datelor	Partajare operațională a datelor pentru a optimiza deplasarea navei și operațiunile de interfață cu porturile, ducând la o reducere a utilizării de energie	Mediu	Scăzut	Scăzut	Ridicată	Ridicată

Tabelul VI.2. Soluții de proiectare și tehnice

Opțiune/ Soluție	Funcție/Obiectiv	Impact asupra GES	Risc tehnologic	Risc de politici și reglementare	Risc de investiții și finanțare
Modificări de proiectare și structural	Modificări ale parametrilor de proiectare și ale materialelor de construcție a navelor pentru a crește capacitatea navei și a reduce utilizarea de energie	Mediu	Mediu	Scăzut	Mediu
Tehnologie de recondiționare și utilaje	Recondiționarea sau instalarea de echipamente la bord cu scopul de a îndeplini cerințele de reglementare și a prelungi ciclul de viață al activului	Mediu	Ridicată	Mediu	Mediu
Captarea și stocarea carbonului	Captarea emisiilor la bord, transformarea sau stocarea acestora pentru a fi deversate la mal sau în larg	Mediu	Ridicată	Mediu	Ridicată
Dispozitive de economisire a energiei	Dispozitive de economisire a energiei și ameliorare a fluxului pentru a crește eficiența energetică fără recondiționare sau modificări de proiectare	Redus	Redus	Redus	Redus
Straturi de protecție a corpului navei și reducere a frecării	Reducerea frecării la suprafață și straturi de protecție a corpului navei pentru a economisi costurile cu combustibilul și a reduce emisiile de GES	Mediu	Scăzut	Scăzut	Scăzut
Integrare de tehnologie regenerabilă	Hibridizare și management inteligent al energiei, integrare cu energie regenerabilă pentru a crește eficiența combustibilului și a efectua teste pilot pentru sistemele regenerabile	Scăzut	Scăzut	Scăzut	Ridicată

Tabelul VI.3. Energie cu zero carbon și soluții de combustibili alternativi

Opțiune/ Soluție	Funcție/Obiectiv	Impact asupra GES	Risc tehnologic și operational	Risc de disponibilitate și scalabilitate	Risc de investiții și finanțare
LNG	Tehnologie matură, disponibilă și scalabilă pentru a fi utilizată ca un pas spre tranziția energetică	Mediu	Scăzut	Scăzut	Mediu
Metanol	Cost scăzut și utilizare demonstrată. Se poate folosi în motoarele cu combustibili duali și se poate utiliza infrastructura de buncheraj existent	Foarte ridicat	Mediu	Mediu	Mediu
Biocombustibili	Potențial de amestecare cu combustibili fosili. Lipsește infrastructura globală și infrastructura de buncheraj, dar se poate distribui prin sistemele existente de HFO/MGO.	Mediu	Mediu	Mediu	Mediu
Amoniac	Potențial la scară largă pentru utilizarea în transportul oceanic; provocări legate de alimentare și transportul în masa de amoniacului. Acestea pot fi evitate prin dezvoltarea unor transportatoare de gaz de amoniac lichefiat.	Foarte ridicat	Ridicat	Mediu	Ridicat
Hidrogen	Potențial mare cu adaptări la motoarele maritime la o fază timpurie de dezvoltare. Este nevoie de lichefiere pentru a atinge o densitate energetică comparabilă cu amoniacul și cu combustibilul. Ar fi necesare și investiții în CCS și pe uscat.	Foarte ridicat	Ridicat	Mediu	Ridicat
Energie regenerabilă eoliană și solară	Poate contribui la necesarul auxiliar de energie, dar nicio tehnologie nu oferă în prezent o densitate suficientă a energiei pentru a propulsa în mod fiabil o navă.	Mediu			Ridicat

Există mai mulți factori care încetinesc modernizarea flotei de transport fluvial în regiunea Dunării. Printre aceștia se numără (EUSDR, 2019):

- Durata de viață economică lungă a navelor fluviale și a motoarelor acestora;
- Costuri ridicate de investiții și lipsa justificării economice;
- Piață mică și specifică a navelor fluviale și motoarelor acestora;
- Lipsa capitalului de investiții;
- Reglementările privind emisiile nu afectează flota veche și
- Infrastructură de alimentare alternativă incompletă.

Situația în țările de la Dunăre și în special în România este analizată mai jos în raport cu fiecare dintre aceste aspecte.

Durata de viață economică lungă a navelor fluviale și a motoarelor acestora încetinește adoptarea de motoare noi pe flota de transport pe căile navigabile interioare. Navele pentru navigația pe căi interioare și motoarele acestora sunt foarte durabile, astfel că motoarele sunt înlocuite de obicei de mai multe ori de-a lungul vieții utile a navei. Durata lungă a vieții economice a motoarelor navelor fluviale (30.000 ore până la peste 200.000 de ore, în funcție de tipul de motor) are ca rezultat, în mod inerent, o adoptare lentă a motoarelor noi în flotă (EUSDR 2019). Motoarele navelor fluviale sunt înlocuite mult mai rar (15-20 de ani, în medie) decât motoarele de camioane (5-10 ani) și, ca urmare, realizarea conformității cu

standardele privind emisiile în navigația fluvială va dura, în mod natural, mult mai mult decât în sectorul rutier.

Costurile de investiție pentru modernizarea flotei fluviale sunt mari și nu există justificări economice pentru soluțiile de înverzire. În medie, un motor de Etapa V complet nou, astfel cum prevede Regulamentul NRMM, costă de aproximativ patru ori mai mult decât instalarea unui sistem de tratare a gazului de eşapament la un motor existent. De asemenea, renovarea unei nave generează costuri de investiție suplimentare semnificative, în cea mai mare parte fără un randament clar al investiției pentru proprietarul / operatorul navei. Dată fiind lipsa unui sistem de internalizare a costurilor externe, operatorii nu sunt recompensați în general, economic vorbind, pentru înverzirea navelor lor. Deși activitățile legate de reducerea emisiilor de CO₂, în general, corespund intereselor operatorilor de transporturi pe căile navigabile interioare (deoarece de obicei acestea duc la reducerea consumului de combustibil/energie), operatorii au un interes financiar propriu redus sau inexistent să investească în dispozitive de tratare ulterioară pentru reducerea NOx sau a emisiilor de particule. Dimpotrivă, costurile operaționale cu utilizarea acestor tehnologii de obicei cresc. Atâta timp cât costurile externe ale transportului nu sunt internalizate în costurile de transport într-un fel, stimulentele pentru transportatori sau proprietarii de mărfuri să opteze pentru nave mai prietenoase cu mediul sunt puține sau inexistente. Ca urmare, nu există justificări economice pentru soluțiile de înverzire (cu excepția gazului natural lichefiat, în contextul unui scenariu cu prețuri crescute la motorină).

Piața mică și specifică a navelor și motoarelor de nave fluviale nu oferă alternative de propulsie puternice și ieftine, gata pentru producția de serie. Sectorul transporturilor fluviale are nevoie de tehnologie disponibilă și ieftină pentru a implementa pe larg inovarea în sector. Însă piața relativ mică și specifică de nave pentru navigația pe căile navigabile interioare cauzează dezavantaje de scară. Producătorii de motoare își concentrează activitățile de cercetare și dezvoltare pe piețe mai mari și potențial mai profitabile. Sectorul de transport fluvial nu are eforturi comune dezvoltare și cooperare în domeniul inovării și, ca urmare, nu reușește să acumuleze putere de cumpărare pentru aplicații specifice de ultimă generație, dezvoltate special pentru navigația pe căile interioare. Ca urmare, furnizorii de motoare se concentrează pe tehnologia existentă, mai degrabă decât pe inovare, ceea ce duce la o adoptare lentă a inovărilor în transporturile fluviale în comparație cu alte moduri de transport (ilustrativ, un motor de 300 KW este singurul motor de Etapa V pentru nave disponibil pe piață). Mai mult, nu există nici reglementări clare pentru implementarea soluțiilor de propulsie inovatoare la bordul navelor fluviale. Din aceste motive, navele pentru navigația pe căile interioare depind în continuare, în mare parte, de motoare alimentate cu combustibili fosili.

Capacitatea de investiții a operatorilor flotei de la Dunăre este scăzută și este nevoie de un sprijin pentru investițiile acestora în tehnologii de înverzire. Capitalul proprietarilor de nave este în general scăzut, ceea ce îi face să fie dependenți într-o mare măsură de finanțare externă. Pe de altă parte, potențialii furnizori de sprijin financiar, cum ar fi băncile comerciale, ezită în general să investească în tehnologii noi, în special în cele care încă nu au fost testate în practică, dar și în companii cu rata de capital scăzută și/sau cu perspective de afaceri negative. Ca urmare, disponibilitatea de fonduri din capital și din datorii pe piață este prea scăzută pentru a permite investițiile la scară mare de care ar fi nevoie pentru o tranziție la o flotă fluvială care să reziste în fața provocărilor viitorului. În plus, susceptibilitatea ridicată a transporturilor fluviale pe Dunăre la nivelul apei descurajează operatorii de nave de la investiții majore în flotă. Deoarece majoritatea măsurilor de înverzire implică costuri mari de investiții și, în același timp, capacitatea de reinvestire a operatorilor de flote la Dunăre este relativ scăzută în comparație cu a celor din Europa Occidentală, este necesar să se creeze o justificare economică pentru proprietarii de nave și să fie sprijinite investițiile acestora în tehnologii de înverzire.

Lipsa de sprijin pentru modernizarea flotei ar putea împiedica dezvoltarea în continuare a transporturilor pe căile navigabile interioare în general. După cum s-a indicat anterior, încă nu există stimulente și programe de finanțare care să sprijine modernizarea flotei fluviale în regiunea Dunării. Pe de altă parte, fără sprijin, proprietarii de nave trebuie să folosească în continuare motoarele vechi (poluante și ineficiente) - cu niveluri scăzute de reducere a emisiilor și niveluri ridicate de poluanți atmosferici dăunători (CO, HC, NOx, PM) și CO₂, care vor persista în următoarele zeci de ani - inclusiv pe cele scoase de pe Rin pe Dunăre. Pentru a împiedica acest lucru și a permite modernizarea flotei la Dunăre într-un mod coordonat și în aliniere cu Europa Occidentală, este necesar sprijin din fonduri publice pentru modernizarea flotei fluviale.

Schemele de finanțare naționale sunt măsuri pe termen scurt, care pot oferi stimulente țintite pentru ca operatorii flotei la Dunăre să îmbunătățească performanța navelor lor în raport cu cerințele legate de mediu. O schemă armonizată de ajutor de stat pentru țările de la Dunăre - care acoperă toate aspectele esențiale ale modernizării flotei, inclusiv performanța în raport cu cerințele de mediu - a fost dezvoltată în cadrul proiectului INTERREG GRENDEL, pentru a servi ca îndrumare pentru ca țările să dezvolte scheme de ajutor de stat pentru modernizarea flotei în funcție de nevoile, cerințele și condițiile administrative ale fiecăreia, cu sprijinul fondurilor UE. Se preconizează că majoritatea schemelor de ajutor de stat din regiunea Dunării ar putea fi finanțate din fondurile din Politica de Coeziune, în cadrul Fondurilor Europene Structurale și de Investiții (FESI). În acest scop, temele principale ale programului de ajutor de stat ar trebui încorporate în programele operaționale respective pentru fondurile structurale ale UE. Aceste din urmă fonduri se califică drept ajutor de stat, ele fiind gestionate și controlate de statele membre. 65% - 85% din resursele FEDR și ale fondului de coeziune vor fi alocate pentru două priorități ale politicii de coeziune 2021-2027, și anume „o Europă mai inteligentă” și „o Europă mai verde” (GRENDEL, 2020b).

Reglementările existente privind motoarele au un efect limitat asupra modernizării flotei, deoarece standardele se aplică doar pentru motoarele noi. Standardele de Etapă V privind emisiile, prevăzute de Regulamentul NRMM, se aplică doar la navele fluviale nou construite (construite după 30 Iunie 2022) și la motoarele de nave care se schimbă, însă flota existentă (veche) și motoarele refăcute nu sunt afectate de reglementare. Practic, acest lucru înseamnă că o mare majoritate a flotei fluviale nu este afectată de niciun fel de limite de emisii stipulate în regulament. Dat fiind faptul că navele existente nu sunt obligate să se conformeze cu limite de emisii mai stricte și că investițiile de capital necesare, în general, în industria transportului naval par să lipsească, proprietarii de nave preferă să refacă vechile motoare, în loc să cumpere motoare noi, care sunt conforme cu limitele de emisii. Ca urmare, fără o acțiune specifică ce vizează flota existentă, țintele ambițioase de politici, privind o navigație cu emisii zero, nu vor fi realizate, iar avantajele tradiționale ale transporturilor pe căile navigabile interioare în raport cu mediul se vor deteriora și mai mult în viitor. Pentru a împiedica acest lucru, trebuie dezvoltate stimulente și oportunități de finanțare, pentru a stimula proprietarii de nave să realizeze tranziția. De asemenea, cadrul de reglementare ar trebui adaptat, astfel încât operatorii de nave care investesc în modernizarea flotei să nu se confrunte cu dezavantaje competiționale.

Pentru motoarele navelor fluviale în exploatare, recondiționarea reprezintă un mod ieftin și convenabil de a reduce emisiile și cea mai directă soluție de a realiza conformitatea cu Etapa V. Cele mai frecvente tipuri de sisteme de tratare a gazelor de eșapament folosite în industria de transport naval pe căi interioare implică utilizarea de catalizatori de oxidare diesel (DOC) pentru a reduce emisiile de HC și CO, tehnologiile de reducere catalitică selectivă (SCR) pentru a reduce emisia de NOx și filtrele de particule, cum ar fi filtrul de particule diesel (DPF) pentru a reduce emisiile de particule. Soluțiile actuale de recondiționare sunt proceduri care economisesc timp în comparație cu alte alternative. Soluția recondiționării este justificabilă pentru o navă veche, în special pentru că producătorii deja au soluții

viabile din punct de vedere tehnic, iar echipamentele sunt adesea relativ ușor de înlocuit. Însă atunci când se instalează un sistem de tratare a gazelor de eșapament pe un motor vechi, există riscul ca sistemul să devină inutil în cazul unei deteriorări majore a motorului. Aceasta deoarece orice motor nou instalat trebuie să fie de Etapa V și certificarea sistemelor separate de tratare a gazelor de eșapament și a motoarelor recondiționate nu este posibilă în baza legislației actuale. Toate motoarele noi deja includ un sistem de tratare a gazelor de eșapament, care face din aprobarea de tip a motorului. Prin recondiționarea împingătoarelor existente cu motoare noi conforme cu Etapa V, proprietarul va crește durata de viață utilă a împingătoarelor cu 10 ani, asigurând în același timp nivelul redus de emisii.

Însă pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, recondiționarea trebuie completată de îmbunătățirea eficienței energetice a navelor pentru navigația interioară. Realizarea conformității cu Etapa V nu contribuie la reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră (Tabelul VI.4.). În general, această problemă poate fi rezolvată prin măsuri de economisire a energiei cum ar fi instalarea de sisteme de asistență la navigație, un management îmbunătățit al traficului de nave și integrarea mai bună a navigației interioare în lanțurile logistice (care a fost tratată în Anexa 7) și/sau prin utilizarea de surse alternative de energie și tehnologii de propulsie cu emisii zero ca alternativă la motorină (EUSDR, 2021). Tipurile de combustibili alternativi/surse de energie alternative cu importanță deosebită pentru navigația interioară sunt GNL (Gazul Natural Lichefiat), biocombustibilii ca înlocuitor regenerabil pentru GNL (inclusiv UVH - uleiul vegetal hidrotratat, motorina sintetică - biodiesel și BML - biometan lichefiat, sau „bio-GNL”), hidrogenul (H₂, lichid sau comprimat), metanolul (MeOH), amoniacul (NH₃) și electricitatea (inclusiv bateriile litiu-ion). În funcție de tipul de motor / de propulsie pentru care sunt folosiți, acești combustibili sunt caracterizați de potențiale diferite de reducere a emisiilor, dar și de grade diferite de pregătire a tehnologiei în materie de aplicare a acestora pe nave și în materie de producție și alimentare cu combustibil / energie (Tabelul VI.4).

Infrastructura alternativă de alimentare în regiunea Dunării este foarte limitată. Date fiind diferențele ilustrate în Tabelul VI.4, există incertitudini în ceea ce privește dezvoltarea, costul, nivelul de maturitate și disponibilitatea tehnologiilor care contribuie la tranziția către un sector de transporturi fluviale cu emisii zero, iar căile de tranziție în ceea ce privește flotele (nave noi și existente) încă sunt analizate la nivelul UE. Cu toate acestea, dacă la navele modernizate se vor folosi combustibili alternativi (de ex. GNL), ar trebui asigurată și infrastructura de buncheraj, pentru a nu reduce distanța de navigare a navelor interioare. În prezent, această infrastructură este mai degrabă limitată pe toată Dunărea, inclusiv în România. Deficitul de facilități de buncheraj poate fi depășit temporar prin soluții flexibile (de ex. cisterne), însă aceste soluții nu sunt eficiente pe termen lung. De asemenea, rata de penetrare a combustibililor alternativi în transporturile pe căile navigabile interioare, limitată în prezent, subminează și ea justificarea economică pentru investiții într-o infrastructură alternativă de alimentare.

Tabelul VI.4. Gradul de pregătire al tehnologiei și potențialul de reducere a emisiilor.
 Observație: MCI - motor cu combustie internă. Sursa: CCNR (2022b).

Technology		Gradul de pregătire al tehnologiei (1-9)		Emission reduction potential (%)		
Tip de motor / propulsie	Combustibil / sursă de energie	Aplicație pe navă	Producție și alimentare cu combustibil / energie	CO ₂	NOx	PM
MCI CCNR Etapa II sau inferioară	Diesel fosil	9	9	0	0	0
MCI CCNR Etapa II + Sistem SCR	Diesel fosil	9	9	0	82	54
MCI Etapa V	Diesel fosil	9	9	0	82	92
MCI Etapa V	GNL	9	9	10	81	97
MCI Etapa V	UVH	9	9	100	82	92
MCI Etapa	BML (bio-GNL)	9	8	100	81	97
Electrică, cu baterie fixă sau înlocuibilă	Baterie	8	7	100	100	100
Pilă de combustie	Hidrogen	7	7	100	100	100
MCI	Hidrogen	5	7	100	82	92
Pilă de combustie	Metanol	7	6	100	100	100
MCI	Metanol	5	6	100	82	92

Nevoia de înverzire a flotei a fost recunoscută în România ca fiind o condiție importantă pentru îmbunătățirea competitivității transporturilor fluviale. Deși transportul pe căile navigabile interioare este cunoscut ca fiind modul de transport intern cel mai prietenos cu mediul, avantajul său s-a diminuat de-a lungul anilor, ca urmare a ameliorării rapide a nivelurilor de emisie la alte moduri de transport și a nivelului redus de modernizare a flotei fluviale. Pe de altă parte, politicile europene existente privind emisiile nu se aplică la flota existentă, ceea ce ar putea duce la deteriorarea în continuare a avantajelor tradiționale economice și de mediu ale transporturilor fluviale în viitor și, ca urmare, la pierderea de acest sector a poziției sale favorabile în comparație cu transportul rutier și reducerea sprijinului public pentru acest tip de transport. Ca urmare, există nevoia și, în același timp, un potențial semnificativ pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor atmosferice poluante la nivelul sectorului de transport fluvial, inclusiv la navele existente. În România, acest lucru a fost recunoscut la nivelul MPGT 2016 și al Programului de investiții 2021 – 2030, prevăzându-se că dezvoltarea acestor măsuri va face parte integrantă din Strategia de Dezvoltare a Transportului Naval și stabilindu-se țintele aferente în acest sens. De asemenea, au loc pregătiri pentru decarbonizare, inclusiv trecerea la utilizarea de combustibili alternativi, prin participarea reprezentanților autorităților române în organismele UE, în organizațiile internaționale relevante (Comisia Dunării) și în procesele internaționale (implementarea Declarației comune privind liniile directe pentru dezvoltarea navigației interioare și protecția mediului în bazinul Dunării), precum și prin raportarea periodică pe aceste teme.

Problemele legate de modernizarea flotei și tranziția la o navigație eficientă din punct de vedere energetic și prietenoasă cu mediul pe Dunăre sunt avute în vedere la nivel național. Comisia Dunării coordonează activitățile tuturor țărilor riverane, inclusiv România, pentru dezvoltarea unui program de măsuri comune pentru modernizarea flotei la Dunăre în conformitate cu conceptul Pactului Verde (EU Green Deal), cu standardul ES-TRIN și cu rezultatele proiectului PLATINA 3 – o așa-numită Platformă de lucru pentru modernizarea flotei la Dunăre. Odată agreeate, măsurile urmează să fie recomandate pentru a fi incluse în programe țintite de modernizare a flotelor naționale, în vederea asigurării unei navigații prietenoase cu mediul și creșterii competitivității acestora pe Dunăre.

În abordarea tranziției energetice către un transport pe căile navigabile interioare fără emisii, Platforma de lucru pentru modernizarea flotei la Dunăre urmează căile de tranziție elaborate de CCNR. Elaborarea de măsuri pentru flota la Dunăre se bazează pe două căi de tranziție pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și de gaze și particule poluante pentru atmosferă: (1) reducerea emisiilor cu 35% față de anul 2015, până în anul 2035 (calea „conservatoare”) și (2) o reducere „semnificativă” a emisiilor (adică de până la 90%) în comparație cu anul 2015, până în anul 2050 (calea „inovatoare”). În consecință, măsurile viitoare vor căuta să realizeze trei obiective:

- Conformarea cu cerințele privind reducerea gazelor și particulelor poluante atmosferice din gazele de eșapament ale motoarelor navelor (parte din calea „conservatoare”),
- Eficiența energetică a navigației, adică reducerea gazelor cu efect de seră (parte din calea „conservatoare”) și
- Tranziția treptată a flotei către emisii zero (parte din calea „inovatoare”), prin abordarea celor patru aspecte esențiale la nivelul Dunării:
 - Reducerea emisiilor atmosferice poluante
 - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
 - Asigurarea de sprijin public pentru introducerea de noi tehnologii
 - Înființarea unui sistem unificat de monitorizare a nivelului de emisii

Abordarea, discutată la nivelul Dunării, este rațională și adaptată la circumstanțele și provocările specifice regiunii. Abordarea recunoaște vechimea mare a flotei la Dunăre, valoarea reziduală relativ scăzută a navelor, reînnoirea lentă a flotei, costul ridicat al noilor tehnologii și o complexitate mai ridicată a funcționării tehnice a motoarelor după aplicarea unei tehnologii noi. Astfel, abordarea se concentrează pe navele aflate în exploatare, folosind combustibilul fosil tradițional, motorina și presupune că există suficiente resurse financiare pentru o modernizare care să aibă o justificare economică. Abordarea oferă următoarele sugestii pentru realizarea principalelor obiective:

- Pentru reducerea emisiilor atmosferice poluante, abordarea sugerează înlocuirea motoarelor mai vechi (Etapa I CCNR) cu motoare de Etapa V și recondiționarea cu sisteme de tratare a gazelor de eșapament la motoarele mai noi (Etapa II CCNR) pentru a realiza conformarea cu Etapa V.
- Pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, pe lângă conformarea cu Etapa V, motoarele trebuie să fie modernizate pentru a folosi combustibili alternativi.
- Pentru a asigura sprijinul public pentru introducerea de noi tehnologii, este sugerat modelul de ajutor de stat dezvoltat în cadrul proiectului GREDEL, ca bază pentru pregătirea programelor naționale de modernizare a flotei. În plus, strânsa cooperare și coordonare între țările de la Dunăre și schimburile periodice de experiență între ele sunt văzute ca precondiții pentru implementarea unor astfel de programe de sprijin. În acest scop, Comisia Dunării a propus și elaborarea unor reguli și standarde speciale, menite să reducă riscurile pentru proprietarii de nave și să stimuleze structurarea pieței transporturilor pe căile navigabile interioare.
- Pentru înființarea unui sistem unificat de monitorizare a nivelului de emisii, intenția este să se utilizeze ca bază sistemul european de indici de emisie/etichetare a emisiilor.

Sunt necesare următoarele pentru a realiza obiectivele Platformei de lucru pentru modernizarea flotei la Dunăre:

- Selectarea unor tehnologii eficiente pentru a asigura o navigație eficientă din punct de vedere energetic, respectiv soluții tehnice pentru reducerea consumului de energie, îmbunătățirea sistemelor de planificare a traficului de nave și formarea conducătorilor și echipajelor de nave pentru a asigura eficiența navigației din punct de vedere al consumului de combustibil.
- Modernizarea coordonată a flotei la Dunăre, în sensul reducerii emisiilor atmosferice poluante și

pregătirii pentru utilizarea de combustibili alternativi la nave.

- Determinarea formatului schemelor de ajutor de stat pentru introducerea de noi tehnologii pe nave pentru a asigura eficiența energetică, a reduce emisiile atmosferice poluante și a trece la combustibili alternativi, cu scopul de a atinge nivelul zero emisii.
- Definirea formatului unui sistem unificat pentru monitorizarea nivelurilor de emisii în navigație.

Tranziția la o navigație eficientă din punct de vedere energetic și prietenoasă cu mediul pe Dunăre este asociată cu o serie de provocări și riscuri. Printre acestea se numără:

- Provocări legate de flotă:
 - Recuperarea costurilor pentru modernizarea navelor existente ar putea fi realizată în 5-7 ani, acest lucru, la rândul său, coincidând cu durata de viață rămasă a navelor, dată fiind vechimea acestora,
 - Fezabilitatea modernizării unei flote specializate (feriboturi, nave tehnice portuare, nave de buncheraj, nave de colectare a deșeurilor),
 - Operarea navelor care transportă combustibili fosili,
- Provocări tehnologice, provocări legate de piață și de infrastructură:
 - Avantajele și dezavantajele / riscurile asociate cu utilizarea fiecărui tip de combustibili alternativi (de ex. riscul pentru sănătatea echipajului în cazul utilizării metanolului, riscul de explozie a gazului natural lichefiat din cauza încălzirii neintenționate etc.),
 - Gradul de pregătire al pieței pentru a produce sisteme de propulsie a navelor care să asigure principiul „navigației ecologice”,
 - Gradul de pregătire al infrastructurii pentru navigația pe Dunăre,
- Provocări de natură financiară, administrativă și de reglementare:
 - Posibilitatea folosirii ajutorului de stat pentru modernizarea flotei,
 - Nevoia intensă de standardizare a utilizării de combustibili alternativi și a infrastructurii de alimentare corespunzătoare (pentru a evita problemele de logistică din cauza utilizării unor tipuri diferite de combustibili alternativi în regiuni diferite), precum și elaborarea reglementărilor aferente (de ex. privind aspectele tehnice, calificările personalului, reguli de navigație etc.) în Statele Membre ale UE,
 - Nevoia de formare a unor specialiști navali (pentru competențe în „navigație ecologică”).

Până acum, măsurile de înverzire pentru flota de transport pe căile navigabile interioare din România au fost implementate într-o măsură moderată și încă nu a avut loc o schimbare semnificativă a flotei. Din anul 2017, AFDJ implementează un program extensiv de reducere a emisiei de CO₂ prin modernizarea flotei sale, fie prin înlocuirea motoarelor navelor existente, fie prin achiziționarea de nave noi, cu motoare moderne de Etapa V. Programul s-a ocupat în total de peste 20 de nave (remorchere, nave pilot, șlepuri de alimentare cu combustibil, remorchere multifuncționale spărgătoare de gheață, drage) până acum și continuă cu implementarea sau planificarea unor investiții semnificative în perioada următoare. Și ACN planifică proiectarea și construirea a două nave spărgătoare de gheață multifuncționale. În ceea ce privește companiile de transport naval, în ultimele decenii s-au făcut eforturi financiare notabile pentru a moderniza navele în exploatare, concentrându-se pe o reconstruire extinsă a navelor, în primul rând a celor cu motoare conforme cu standardul CCNR Etapa I și ulterior cu

standardul CCNR Etapa II. Peste 40 de nave din flota NAVROM au fost înnoite cu sprijinul IFC sau din fonduri proprii ale NAVROM. Cu toate acestea, încă nu există motoare de Etapa V în flotă - majoritatea navelor operează cu motoare de Etapa II CCNR (din anul 2007), motoare de Etapa I (2003 – 2007) sau chiar cu motoare nereglementate (dinainte de 2003), iar o mare parte din procesul de tranziție încă nu a fost realizată.

Problemele modernizării flotei fluviale pentru a corespunde cu noile standarde de performanță de mediu sunt avute în vedere în programele de dezvoltare ale companiilor de transport din România, atât în ceea ce privește proiectarea de nave noi, cât și modernizarea navelor care sunt în exploatare. Acest lucru este valabil în special pentru NAVROM, cea mai mare companie de transport naval din țară. În cadrul proiectului GRENDEL, NAVROM a fost implicată activ în munca de cercetare privind modernizarea a patru împingătoare cu motoare conforme cu Etapa V și cu sisteme de tratare a gazelor de eșapament și dezvoltarea unui concept pentru un împingător alimentat cu gaz natural lichefiat (GRENDEL, 2020). Însă România nu produce motoare care sunt certificate a corespunde cu țintele de emisii de gaze de eșapament aferente Etapei V. De asemenea, compania a preluat inițiativa de înnoire a flotei (construirea a două nave cu motoare electrice și o centrală ecologică care produce și folosește hidrogen) prin Programul de finanțare pentru o tranziție justă și a depus proiectul la Consiliul Județean Galați, însă inițiativa nu a fost implementată din cauza costurilor de finanțare foarte mari. Recent, NAVROM a dezvoltat un program pentru îmbunătățirea performanței de mediu a flotei sale în conformitate cu standardele de emisie aferente Etapei V, prezentat mai jos.

NAVROM a dezvoltat un program pentru îmbunătățirea performanței de mediu a flotei sale în conformitate cu standardele de emisie aferente Etapei V. Programul include: (a) înlocuirea motoarelor existente Etapa I CCNR cu motoare de Etapa V, (b) recondiționarea cu sisteme de tratare a gazelor de eșapament pe motoarele existente de Etapa II CCNR și (c) îmbunătățirea monitorizării regimului de lucru și exploatării navelor prin creșterea nivelului de digitalizare al sistemelor de management și comunicare ale companiei (astfel contribuind la o reducere semnificativă a consumului de combustibil și, implicit, a emisiilor de gaze de eșapament). Se preconizează că implementarea acestor măsuri va duce la reducerea emisiilor de NOx cu aproximativ 35-40%, depășind pragul de 35% stabilit de Comisia Europeană pentru anul 2035 (față de anul 2015). Conform calculelor NAVROM, investiția necesară pentru a implementa măsurile (a), (b) și (c) este de 40 milioane EUR, 5 milioane EUR și respectiv 8 milioane EUR. Din punct de vedere tehnic, această propunere urmează conceptul care se discută în cadrul Comisiei Dunării și este percepută ca o abordare rezonabilă pentru a realiza standardele de emisii aferente Etapei V, care se poate avea în vedere pentru a fi replicată la flotele altor companii de transport din România.

Ajutorul de stat pentru modernizarea flotei în România ar putea fi esențial pentru a facilita procesul de conformare cu cerințele de mediu. Sistemul de ajutor de stat pentru companiile de transport naval, pentru modernizarea flotelor acestora sau construirea de nave noi, în conformitate cu cerințele noi în conformitate cu Regulamentul NRMM și Standardul ES-TRIN, încă nu a fost dezvoltat în țară. Se intenționează dezvoltarea de către autoritățile române a unor scheme de finanțare pentru a sprijini modernizarea flotei fluviale a operatorilor naționali, în conformitate cu concluziile Strategiei privind Transportul Naval. Între timp, recunoscând importanța modernizării sistemelor de propulsie ale navelor maritime și fluviale pentru a putea utiliza combustibili alternativi, MTI și-a asumat promovarea unor proiecte în acest sens în cadrul cererilor de finanțare din cadrul mecanismului Connecting Europe Facility (Programul de Investiții 2021 – 2030). Recent, NAVROM a solicitat MTI să sprijine implementarea programului său de ecologizare a flotei (prezentat în alineatul anterior) prin aprobarea unei scheme de ajutor de stat în acest scop. Conform propunerii NAVROM, schema de ajutor de stat ar urma să se aplice la împingătoarele cu putere de 800 kW sau peste, sub pavilion românesc, ale căror proprietari au sediul

în România, pe baza principiului primul venit, primul servit. Sprijinul ministerului ar putea fi esențial pentru a facilita procesul de ecologizare a flotei naționale.

Dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi/energie pentru transportul naval este reglementată de legislația națională din România. Dotarea locurilor destinate navelor de buncheraj care folosesc combustibili alternativi este reglementată prin legea nr. 34/2017 privind înființarea de infrastructură pentru combustibili fosili, reflectând cerințele Directivei 2014/94/ UE, care prevăd că până în anul 2030 trebuie dezvoltată infrastructură de alimentare cu gaz natural lichefiat pentru navele interioare. Conform acestei legi, până la sfârșitul anului 2025 trebuie să se asigure un număr adecvat de stații de alimentare cu gaz natural lichefiat în porturile maritime, iar până în anul 2030 și în porturile fluviale, astfel încât navele fluviale alimentate cu gaz natural lichefiat să poată fi folosite pe toate coridoarele TEN-T. Anume, portul Constanța va asigura până în anul 2025 implementarea unor puncte de alimentare cu gaz natural lichefiat dimensionate conform nevoilor și prognozelor operatorilor de nave maritime. Pentru a asigura o densitate adecvată a stațiilor de alimentare cu gaz natural lichefiat pe coridoarele de transport TEN-T, autoritatea de reglementare competentă (Ministerul Energiei) va coopera, după caz, cu statele membre învecinate. În ceea ce privește alimentarea cu energie electrică a navelor, se va asigura cel puțin o instalație în porturile de la Dunăre în rețeaua principală - până în anul 2025, în porturile din rețeaua centrală TEN-T, iar până în anul 2030 în porturile din rețeaua TEN-T extinsă. Până în anul 2030, fiecare port din rețeaua centrală și din rețeaua extinsă va asigura alimentarea cu energie a navelor. În cazul portului Constanța, această obligație este valabilă și pentru cel puțin 90% din navele care asigura traficul de containere Ro-Ro și pentru navele de pasageri cu tonaj brut de peste 5.000 t. Costurile estimate pentru modernizarea și dezvoltarea porturilor din rețeaua centrală și din rețeaua extinsă, prevăzute în PI 2021 – 2030 includ și finanțarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Însă experiența folosirii de combustibili alternativi / surse alternative de energie în transportul naval din România rămâne la un nivel limitat. În prezent nu există infrastructură de alimentare cu gaz natural lichefiat pentru navele fluviale în România. Însă Constanța și Galați au fost identificate ca locații pentru infrastructura de gaz natural lichefiat și se planifică implementarea unor proiecte integrate în ambele locații, ambele incluzând asigurarea stațiilor de alimentare, inclusiv pentru vehicule (autobuze și camioane alimentate cu gaz natural lichefiat), precum și un terminal de gaz natural lichefiat inclusiv cu o stație de buncheraj pentru navele maritime și fluviale. Două potențiale proiecte de acest tip sunt avute în vedere în planurile de dezvoltare ale portului Constanța: realizarea unui terminal de gaz natural lichefiat pe docul sudic al portului și realizarea unei stații de alimentare cu gaz natural lichefiat în zona Danei 99. Folosirea hidrogenului în regiunea Dunării pentru alimentarea navelor fluviale este încă la faza de cercetare și demonstrare și se așteaptă dezvoltarea unor proiecte comerciale relevante în perioada următoare. Astfel de planuri au fost menționate de Administrația Porturilor Maritime Constanța și APDM Galați în timpul misiunii de teren din Martie 2023. Cu toate acestea, implementarea infrastructurii pentru alimentarea cu gaz natural lichefiat și cu hidrogen în aceste porturi este percepută ca fiind o sursă de risc la adresa siguranței. De asemenea, portul Constanța a acționat pentru electrificarea transportului naval, participând la o acțiune emblematică europeană pentru alimentarea cu curent de la mal (cold ironing) în porturi (proiectul EALING) și inițiind un proiect de aproape 16 milioane Eur - cu executarea lucrărilor în perioada 2023 – 2025 - pentru a asigura alimentarea cu curent electric a navelor la dană în port. Alte eforturi de decarbonizare în porturile românești au legătură cu utilizarea de surse regenerabile pentru alimentarea cu energie electrică (un proiect în curs este implementat de ANC și mai există un proiect planificat în portul Constanța) sau înlocuirea mașinilor cu motoare termice cu mașini electrice (APDM).

Procedura de control al emisiilor de gaze de eșapament în transporturile fluviale din România este consacrată. Inspectarea stării navelor se face la înlocuirea motorului și la darea în exploatare a unei nave

noi. Activitățile legate de controlul emisiilor de substanțe dăunătoare din gazele de eșapament în transporturile fluviale sunt efectuate de organizații certificate de Autoritatea Navală Română. Nu există un certificat de conformitate special care să se emită pentru navele care au fost modernizate – navele primesc un Certificat Unional pentru navigație fluvială în conformitate cu Directiva (UE) 2016/1629 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele fluviale, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE, cu modificările ulterioare. Valabilitatea acestui certificat este în conformitate cu Directiva (UE) 2016/1629. După schimbarea motorului navei, Autoritatea Navală Română efectuează o inspecție pe navă, iar o organizație certificată de Autoritatea Navală Română verifică nivelul de emisii din gazele de eșapament și de particule atmosferice poluante. Organizația certificată întocmește un proces verbal cu parametrii motorului. Serviciul tehnic, notificat conform Regulamentului (UE) 2016/1628, este asigurat în Brăila de compania CANOTUD SRL, certificată de Autoritatea Navală Română.

S-a acordat o atenție considerabilă serviciilor de colectare și prelucrare a deșeurilor generate de nave în România și răspunsului în caz de poluare accidentală. Au fost alocate resurse semnificative (cca. 20 milioane Eur) în ultimii 10 – 12 ani pentru conformarea cu directivele UE și convențiile relevante privind protecția mediului pe fluviul Dunărea. Investițiile s-au concentrat pe îmbunătățirea serviciilor de colectare și prelucrare a deșeurilor generate de nave prin achiziționarea de nave, instalații și echipamente și prin executarea unor lucrări de infrastructură în portul Constanța, dar și în porturile fluvio-maritime din România (Brăila, Galați, Tulcea) și în porturile fluviale (Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu-Severin, Giurgiu, Călărași, Cernavodă). Serviciile furnizate în prezent în porturile fluvio-maritime, pe lângă colectarea deșeurilor convenționale produse de nave, a deșeurilor de canalizare și a gunoii menajere, includ colectarea de deșeurii periculoase de la nave (baterii uzate, filtre uzate, absorbante și textile contaminate, ambalaje metalice contaminate) și furnizarea de asistență tehnică pentru prevenirea poluării de la tancurile petroliere (Fig. VI.1 și VI.2).



Figura VI.1. EcoPort 2, navă de colectare a deșeurilor generate de nave, care operează în portul Galați (www.romanian-ports.ro, 2020).



Figura VI.2. Nave de colectare a deșeurilor generate de nave. Stânga: ECOSTAR 100, aflată în portul Drobeta Turnu Severin; Dreapta: ECOSTAR 101, aflată în portul Giurgiu (<https://shipyardatg.ro/Inland-vessels/>).

Gestionarea deșeurilor provenite de la nave este o sarcină dificilă, atât din punct de vedere tehnic, cât și din punct de vedere economic și politic, având și implicații transfrontaliere. Principalele probleme țin de alegerea unui model de taxare care să acopere costurile de folosire a infrastructurii portuare pentru colectarea deșeurilor generate de nave (inclusiv colectarea și gestionarea deșeurilor/reziduurilor), ținând seama în același timp de principiile „partajării echitabile a costurilor” între transportatori, „nesuprapunerea taxelor” pentru același tip de servicii și „partajarea egală a costurilor” între țările care folosesc calea navigabilă. În general, toate modelele de stabilire a prețurilor pentru colectarea și eliminarea deșeurilor generate de nave se bazează pe principiul

„poluatorul plătește”, astfel că acest serviciu este plătit întotdeauna de proprietarul navei. De exemplu, în România, Compania Națională APDM Galați aplică un sistem cu două tarife, care include un sistem de plată directă și indirectă, cum este cel recomandat de Comisia Dunării (DC, 2022). Sistemul indirect înseamnă că o anumită cantitate de deșuri este colectată gratuit, dar aceste costuri sunt integrate în taxele portuare și plata se face ca parte din plata taxelor portuare, de către toate navele, indiferent dacă ele au depozitat sau nu deșeurile. Dacă cantitatea de deșuri primită de la nave depășește limita de gratuitate, se face plata directă, prin diferite taxe de mediu în funcție de tipul de deșeu colectat.

Stabilirea unui management sistematic al deșeurilor generate de nave pe toată Dunărea ar fi cu siguranță benefic pentru situația de mediu de pe fluviul Dunărea în România. Stabilirea unui management eficient al deșeurilor provenite de la nave pe toată Dunărea în viitor implică elaborarea și implementarea unor reguli și modele de finanțare comune pentru primirea deșeurilor generate de nave, care să fie agreate de toate țările de la Dunăre. Însă în prezent managementul deșeurilor generate de nave pe Dunăre nu se face în mod sistematic, astfel cum prevăd recomandările Comisiei Dunării. Colaborarea țărilor de la Dunăre în cadrul unor proiecte cu mai mulți beneficiari (WANDA, CO-WANDA) a indicat nevoia de a dezvolta o Convenție internațională privind colectarea deșeurilor de la nave, care să stabilească un cadru pentru elaborarea și implementarea comună a unor concepte armonizate pentru prevenirea și deversarea de deșuri de la nave pe toată Dunărea. Dată fiind natura sensibilă a temei din punct de vedere tehnic, dar și din punct de vedere economic și politic, procesul de negociere pentru o astfel de convenție s-a dovedit a fi mai degrabă complex și rămâne a fi clarificat în anii care urmează. Pe de altă parte, replicarea regulilor valabile pe Rin prin aderarea țărilor de la Dunăre la convenția CDNI pare să fie la fel de dificilă.

VI.1.2 Performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea

În sectorul transporturilor navale, diferitele riscuri și preocupări legate de mediu pot fi clasificate în patru categorii mari, astfel cum este prezentat mai jos. Reducerea și/sau atenuarea acestor riscuri necesită existența unor sisteme adecvate pentru managementul și monitorizarea performanței legate de mediu. În acest context, performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea sectorului de transporturi navale a devenit un pilon esențial, de o importanță strategică.

Pentru a evalua performanța în raport cu mediul și sustenabilitatea sectorului transporturilor navale din România, în special în ceea ce privește căile navigabile interioare (CNI) și porturile, se face trimitere la indicatori regionali și globali, la standarde de guvernare de mediu și la bunele practici din industrie. Începând cu sistemele de pe căile navigabile interioare (CNI), o analiză calitativă a inițiativelor de mediu și a indicatorilor de sustenabilitate arată că în regiunea Dunării există puține inițiative formalizate în legătură cu mediul, ceea ce indică un decalaj semnificativ în comparație cu alte sisteme de căi navigabile interioare (CNI) și instituții, cum ar fi CCNR pe Rhin și UMBRBA din bazinul fluviului Mississippi. În ceea ce privește sistemul de căi navigabile interioare (CNI) al României, există un nivel remarcabil de scăzut de participare la programele și investițiile de sustenabilitate de mediu, în ciuda unei recunoașteri ample a nevoii de a avea o tranziție verde susținută în acest sector.



Figura VI.3. Principalele riscuri și preocupări legate de mediu în transporturile navale (Bichou, PIANC 2022)

În prezent, politicile UE existente cu privire la emisiile flotelor de pe căile navigabile interioare (IWT) nu se aplică la flotele existente, ceea ce ar putea duce la o deteriorare în continuare a avantajelor consacrate economice și de mediu ale modului de transport pe căile navigabile interioare (IWT) în raport cu sistemele de transport terestru. Reglementările existente privind motoarele au un efect limitat asupra modernizării flotelor, standardele fiind aplicabile doar pentru motoarele noi, deoarece o astfel de reabilitare este considerată a fi un mod ieftin și comod de a reduce emisiile și cea mai directă soluție pentru îndeplinirea standardelor de emisie aferente Etapei V. O altă dovadă în acest sens este capacitatea scăzută de investiții a operatorilor români de flote fluviale, în ciuda eforturilor companiilor mari, precum CNFR NAVROM, de a-și moderniza și reabilita flotele. O inițiativă recentă a CNFR NAVROM de a construi două nave cu motor electric și o instalație de hidrogen, depusă la Consiliul Județean Galați în cadrul Programului de Finanțare Tranziție Justă, nu a avut succes din cauza costurilor foarte mari de co-finanțare. Ca urmare, este nevoie de un grant financiar sau de sprijin prin finanțarea diferenței, pentru a determina decarbonizarea flotei de pe căile navigabile interioare (IWT) din România, inclusiv prin finanțare sub formă de ajutor de stat.

Tabelul VI.5. Statutul și aderarea de către administrațiile portuare din România la o serie de programe de mediu relevante

	Inițiative și indicatori de sustenabilitate	Principalele constatări
Rin	<p>Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR): rolul acestei instituții internaționale este să abordeze în mod eficace toate problemele ce țin de navigarea interioară pe fluviu. Aceasta caută să reducă emisiile de noxe dăunătoare, emisiile de gaze de carbon și să îmbunătățească gestionarea deșeurilor generate la bordul navelor.</p> <p>Dialog de politici pentru consolidarea abordării teritoriale a ODD-urilor Națiunilor Unite în Rhin-Neckar, condus de OCDE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · CCNR: Lipsa unor date privind rezultatele inițiativelor. Nu s-au găsit îndrumări privind inspectarea sustenabilității. · ODD-uri: Lipsa de coordonare cu și între statele federale pe problemele de guvernare pe multiple niveluri, în special în ceea ce privește accesul la și atragerea de finanțare.
Dunăre	<p>Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) monitorizează și gestionează strategii și proiecte ample privind managementul resurselor de apă, inclusiv privind protejerea calității și cantității apei, managementul inundațiilor și adaptarea la schimbările climatice, dar nu pe chestiuni specifice legate de transportul naval, cum ar fi managementul de mediu în contextul navigației pe căi interioare.</p>	<p>Inițiative puține și lipsa datelor.</p>
Mississippi	<p>Asociația Bazinului Hidrografic Mississippi (UMRBA):</p> <p>UMRBA este forumul înființat de Guvernator pentru planificarea și managementul interstatal al resurselor de apă pe fluviul Mississippi superior, reprezentând statele sale membre, respectiv Illinois, Iowa, Minnesota, Missouri și Wisconsin. Statele au lucrat sârguincios cu partenerii și părțile interesate de la nivel federal pentru a progresa în chestiuni de advocacy, sănătatea ecosistemelor, planificarea rezilienței, navigație, cartografierea și planificarea coordonării în caz de scurgeri periculoase, calitatea apei, colaborare și raportare financiară.</p>	<p>Pentru fiecare dintre temele menționate există un raport separat. De exemplu, pe tema calității apei, cea mai recentă analiză a inclus date privind calitatea apei din 1989 până în 2018 și analiza a 23 de parametri de calitate a apei, grupați în patru categorii.</p>
Brașia	<p>Indicele performanței de mediu (IPM): Instrumentul IPM folosit de Agenția Națională de Transporturi Navale (ANTAQ) măsoară gradul de conformare cu cerințele legate de mediu și servește ca factor pentru a înțelege managementul mediului portuar. Indicele se bazează pe un model științific de analiză multicriterială și verifică conformitatea cu cerințele de mediu la nivelul porturilor. Acesta are 38 de indicatori, clasificați în 4 categorii.</p>	<p>Pentru a analiza rezultatul indicatorilor, pe pagina de internet a ANTAQ se poate selecta portul sau terminalul și se pot vizualiza cei 38 de indicatori unul câte unul. Nu se poate vedea tot rezultatul și este necesar să se selecteze fiecare dintre indicatorii disponibili, în mod individual.</p>

În ceea ce privește transportul maritim, România încă nu a ratificat Convenția privind Managementul Apelor de Balast și țara nu are infrastructură adecvată de primire în port; există stații la mal pentru reziduuri (Constanța) și gunoi (Mangalia). În ceea ce privește căile navigabile interioare, gestionarea deșeurilor de pe nave este o problemă și mai dificilă, din cauza considerațiilor de natură tehnică și a celor legate de taxare transfrontalieră. A fost efectuată o analiză calitativă rapidă a performanței de mediu a administrațiilor portuare din România (APMC, ACN, APDM, APDF) în raport cu sistemele consacrate de management de mediu și raportare în legătură cu mediul, cum ar fi cele stabilite de Asociația Mondială pentru Infrastructura Navală de Transport (PIANC), Asociația Internațională a Porturilor și Bazinelor Portuare (IAPH), Organizația Porturilor Maritime Europene (ESPO), Inițiativa Globală de Raportare (GRI) și Organizația Internațională de Standardizare (ISO). Analiza arată că porturile din România au o participare scăzută sau inexistentă la programele de sustenabilitate de mediu și programele de certificare asociate, ceea ce reflectă nevoia de a crește gradul de conștientizare, implicare și aderare la sistemele de mediu și standardele asociate la nivelul porturilor.

Tabelul VI.6. Statutul și aderarea de către administrațiile portuare din România la o serie de programe de mediu relevante

Program/ Standard	APCM	APDM	ACN	APDF
IMO/EMSA- Infrastructură de recepție în port	Doar gunoi și reșiduuri	Nu	Nu	Nu
Internațional- Studiu preliminar de mediu în legătură cu emisiile	Nu	Nu	Nu	Nu
ESPO- Sistem de analiză de mediu la nivelul porturilor (PERS)	Nu	Nu	Nu	Nu
ESPO- Metodă de autodiagnosticare (SDM)	Nu	Nu	Nu	Nu
IAPH- Programul global de acțiune climatică la nivelul porturilor (WPCAP)	Nu	Nu	Nu	Nu
IAPH- Programul global de sustenabilitate la nivelul porturilor (WSP)	Nu	Nu	Nu	Nu
PIANC- Conlucrarea cu natura (Working with Nature)	Nu	Nu	Nu	Nu
PIANC- Schimbări climatice	Nu	Nu	Nu	Nu
GRI- Raportarea privind gazele cu efect de seră	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14001- Sisteme de managementul mediului	Da	Da	Nu	Nu
ISO 14064- Cuantificarea și raportarea GES	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14090- Adaptarea la schimbările climatice	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 14083- GES din operațiunile lanțurilor de transport	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 16304- Protecția mediului marin	Nu	Nu	Nu	Nu
ISO 50001- Sisteme de management energetic	Nu	Nu	Nu	Nu

Altfel, dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili și energie alternativă pentru transportul naval din România încă nu există, în ciuda faptului că legislația națională încorporează cerințele UE privind dezvoltarea de infrastructură de alimentare cu LNG/GNL pentru navele maritime până în 2025 și pentru navele fluviale până în 2030. Cu toate acestea, există planuri de dezvoltare de infrastructură de buncheraj pentru LNG/GNL și de infrastructură de racordare la rețeaua electrică de la mal (AMP / Alternative Maritime Power) în porturi; cu toate acestea, până acum, nu a existat un plan strategic sau un plan de investiții care să precizeze când și cum se vor implementa astfel de infrastructuri în principalele porturi și terminale din România.

VI.2 Situația digitalizării în industria transportului naval

Automatizarea și digitalizarea navigației interioare reprezintă oportunități excelente pentru sectorul de transporturi pe căile navigabile interioare, de a își îmbunătăți fiabilitatea și a reduce costurile, astfel contribuind la competitivitatea, siguranța și dezvoltarea sustenabilă a sectorului. Automatizarea include o gamă largă, de la sisteme elementare de asistență pentru navigatori până la nave complet autonome, adică de la navigare integrală cu asistență umană și mod de direcție fără automatizare (nivel 0, conform definiției CCNR) până la asistență direcție și automatizare parțială (nivelurile 1 și respectiv 2), incluzând nave cu sisteme de asistență care controlează fie direcția (nivel 1), fie atât direcția, cât și propulsia (nivel 2), până la automatizare condiționată și automatizare înaltă (nivelul 3 și respectiv nivelul 4) și automatizare integrală sau sistem autonom de navigare (nivelul 5) (CCNR, 2022a). Cel mai înalt nivel de automatizare este o funcție de „navă inteligentă” care folosește sisteme automatizate la bord, senzori la bord și date externe pentru a își optimiza operațiunile esențiale, fie cu caracter de navigație (inclusiv navigație la distanță), fie operațiuni legate de managementul consumului de combustibil, managementul energiei electrice sau întreținere. Pe de altă parte, digitalizarea se bazează pe utilizarea din ce în ce mai intensă a tehnologiilor digitale, cu scopul de a contribui la un grad mai ridicat de automatizare și autonomie a operațiunilor navelor, o mai bună și mai amplă conectivitate a navelor, porturilor și infrastructurii, precum și la decizii și operațiuni determinate de date.

Dezvoltarea navigației interioare automatizate în Europa este ghidată de CCNR. În anul 2018, miniștrii navigației pe căi interioare din statele membre ale CCNR (Belgia, Franța, Germania, Țările de Jos, Elveția) au adoptat Declarația de la Mannheim și au cerut, printre altele, „dezvoltarea digitalizării, a automatizării și a altor tehnologii moderne pentru a contribui la competitivitatea, siguranța și dezvoltarea sustenabilă a navigației pe căi interioare”. Ca răspuns, CCNR a adoptat prima definiție internațională a nivelurilor de automatizare în navigația pe căi interioare (2018, reconfirmată în anul 2020) și a elaborat o viziune pentru a sprijini dezvoltarea navigației automatizate în CCNR (2021 – 2022), aceasta fiind acum un instrument de politici care coordonează activitatea în perioada 2022 – 2028 și după aceea (PLATINA3, 2022). Viziunea prevede un proces pas cu pas, începând cu dezvoltarea cerințelor și/sau recomandărilor minime pentru sistemele de asistență pentru navigația pe căi interioare, care corespund nivelurilor de automatizare 1 și 2. Ulterior, pe termen mediu, ar urma să se lucreze la sistemele care se încadrează în nivelul de automatizare 3 și la condițiile cadru pentru operarea de nave automatizate controlate la distanță. Dată fiind natura intersectorială a automatizării, cerințele vor fi elaborate simultan pentru operarea navelor, formarea personalului și componența echipajelor, cerințele tehnice pentru nave și tehnologia informației și răspundere. Aceasta se va realiza printr-o colaborare cu UE, UNECE, alte comisii fluviale și Asociația Mondială pentru Infrastructura de Transport Naval (PIANC), astfel având relevanță în toată Europa.

Elaborarea reglementărilor CCNR privind navigația automatizată va fi sprijinită prin implementarea de proiecte pilot. După cum se prevede în viziunea acesteia pentru dezvoltarea navigației automatizate, CCNR plănuiește să creeze un cadru pentru implementarea unor proiecte pilot care să ajute la acumularea de experiență și să creeze baza pentru adaptarea regulamentelor CCNR, dar și să inspire statele membre ale CCNR să realizeze proiecte naționale sau transfrontaliere de automatizare și să contribuie la armonizarea internațională. Pe lângă actualizarea propriilor sale reglementări pe această bază, CCNR va propune Comitetului European pentru Elaborarea de Standarde privind Navigația Interioară (CESNI) să elaboreze standardele pe care le consideră necesare pentru a asigura siguranța navigației și a permite armonizarea reglementărilor la scară europeană. Se preconizează că reglementările nu numai că vor asigura siguranța navigației, ci vor și contribui la creșterea siguranței juridice pentru investiții (CCNR, 2021).

Implementarea de proiecte de cercetare și proiecte pilot privind automatizarea navigației interioare pe Rin a început. Activitățile de cercetare și dezvoltare privind automatizarea în continuare a navigației, controlul la distanță al navelor interioare sau navigația autonomă sunt în curs (în cea mai mare parte în Germania, Țările de Jos și Belgia) și livrează produse noi, aplicații de automatizare de nivel mai înalt, senzori avansați și tehnologii de poziționare care să fie implementate la bordul navelor, astfel furnizând o bază pentru evaluarea soluțiilor tehnice¹. Activitățile se concentrează în principal pe asistarea navigatorului în operațiunile de navigație, sprijin în luarea deciziilor, atenuarea efectelor vizibilității scăzute și eliminarea punctelor moarte (de ex. din cauza carenei). Combinarea de date de la mai mulți senzori la bord creează o imagine complet digitală a mediului din jurul navei, astfel îmbunătățind cunoașterea situației și făcând posibilă manevrarea în siguranță în porturi, navigarea eficientă pe căile navigabile sau identificarea unor ținte potențial periculoase. Cunoașterea situației este un element critic pe calea către o autonomie ridicată a navelor. Ca urmare, aceste produse caută să facă navigația mai sigură, mai sustenabilă, mai confortabilă sau mai eficientă (PLATINA3, 2022).

Digitalizarea este un pas important în asigurarea unei integrări eficiente a transporturilor pe căile navigabile interioare în lanțurile de transport intermodal și logistică. Digitalizarea este considerată a fi un factor determinant important în simplificarea procedurilor administrative, creșterea eficienței și reducerea considerabilă a costurilor, cu potențialul de a utiliza mai sistematic resursele și infrastructura existentă. Mai mult, aceasta pune bazele pentru dezvoltarea sau extinderea de noi afaceri, face transportul fluvial mai atractiv și mai competitiv în raport cu alte moduri de transport (GRENDDEL, 2020). Digitalizarea se bazează pe utilizarea din ce în ce mai intensă a tehnologiilor digitale în activitățile pe căile navigabile (de ex. sisteme de managementul activelor navale, managementul ecluzelor, semnalizarea căilor navigabile, inspectarea albiei râurilor, managementul nivelului apelor), activitățile pe uscat (digitalizarea proceselor și serviciilor în porturi și terminale) și activitățile la bord (de ex. monitorizarea digitală a datelor de operare ale navei, urmărirea automată a cursului, măsurarea colectivă a datelor privind căile navigabile la bordul navelor), contribuind astfel la eficiența economică, siguranța și performanța ecologică a navigației.

Implementarea Sistemelor Informatice Fluviale (River Information Services / RIS) a reprezentat o piatră de hotar în modernizarea tehnologică a navigației interioare. RIS sunt sisteme personalizate de informații și management, care oferă un Sistem de Identificare Automată a Navelor (Automatic Identification System / AIS) pentru a îmbunătăți siguranța navigației, precum și servicii complexe de informații - sisteme de informații privind căile navigabile (inclusiv date hidrologice și meteorologice), raportare electronică (Electronic Reporting / ERI), hărți electronice de navigație (Electronic Navigational Charts / ENCs), notificări pentru navigatori (Notices to Skippers / NtS) etc. - pentru a crește fiabilitatea, eficiența și eficiența din punct de vedere al costurilor în transporturile fluviale. În acest scop, RIS sunt sprijinite de sisteme de urmărire și localizare a navelor (Vessel Tracking and Tracing / VTT) - o componentă importantă a RIS - și de sisteme de servicii de trafic de nave (Vessel Traffic Services / VTS) și un sistem de comunicare vocală VHF.

Există mai multe probleme care împiedică dezvoltarea de noi instrumente și soluții digitale în sectorul transporturilor pe căile navigabile interioare:

- RIS nu au fost dezvoltate având în minte partajarea continuă și controlată a datelor, aceasta fiind o cerință esențială pentru multe soluții digitale noi.
- Există mai multe blocaje de natură juridică și comercială în ceea ce privește partajarea datelor.
- Sistemul informatic al operatorilor de nave încă nu este capabil să permită interacțiunea continuă cu terțe părți.
- Sectorul de transporturi fluviale este limitat ca dimensiune și fragmentat, astfel că este dificil să se realizeze economii de scară pentru soluțiile noi.

- Nu există un cadru general pentru raportarea generală care să vizeze diferite scopuri, astfel că este dificil de abordat povara administrativă.
- RIS trebuie completat de concepte și inițiative noi, pentru a depăși problemele existente și a sprijini inovațiile digitale pentru transporturile fluviale, cu scopul de:
- A îmbunătăți navigația și managementul traficului (astfel permițând o utilizare mai eficientă a capacității infrastructurii și reducând costurile cu combustibilul pentru operatorii de nave),
- A realiza o integrare mai bună a transporturilor fluviale cu alte moduri de transport, în special în huburile multimodale (prin optimizarea proceselor la terminale și permiterea unei integrări mai bune a transporturilor fluviale în lanțurile de aprovizionare și în operațiunile logistice multimodale, astfel putând să atragă mai mulți clienți),
- A îmbunătăți managementul infrastructurii navale (trafic, operațiuni la ecluze),
- A reduce povara administrativă prin reducerea numărului de declarații făcute de firme pentru autoritățile guvernamentale (astfel reducând costurile și îmbunătățind eficiența) și îmbunătățirea eficienței și eficacității aplicării legii și
- A conecta instrumentele și aplicațiile existente într-un sistem digital unificat.

Pentru a integra și a raționaliza și mai mult serviciile digitale asociate cu transporturile pe căile navigabile interioare, Comisia Europeană a lansat conceptul de Zonă Digitală de Navigație Interioară (Digital Inland Navigation Area / DINA). Conceptul caută să interconecteze informațiile privind infrastructura, personalul, operațiunile, flota și mărfurile din transporturile fluviale și să conecteze aceste informații cu alte moduri de transport, astfel determinând digitalizarea transportului pe căile navigabile interioare și conectându-l cu alte moduri de transport. DINA se bazează pe utilizarea de instrumente RIS (ENC, Nts), completate de Baza de Date Europeană de Nave – (European Hull Database / EHDB) (pentru nave) și de Sistemul European de Management al Datelor de Referință – (European Reference Data Management / ERDMS) (pentru infrastructură), precum și de instrumente electronice pentru livrete (Service Record Books / eSRB) și jurnale de bord (Logbooks / eLBK). Obiectivele specifice ale conceptului sunt: (a) extinderea RIS pentru a furniza date în timp real și optimizarea datelor pentru a fi mai interoperabile și a putea fi utilizate de operatorii de nave folosind noi instrumente și aplicații electronice de transport fluvial la bord; (b) furnizarea unei platforme de date pentru operatorii de nave, permițându-le să își controleze propriile date și operațiuni și să partajeze date cu alte părți interesate (de ex. cu autoritățile publice, în scopuri de raportare sau cu porturile și terminalele) în mod controlat și (c) asigurarea integrării cu platformele de rezervări și managementul transporturilor operate de transportatori și de furnizorii de servicii de logistică, astfel asigurând o vizibilitate și o integrare mai bună a transporturilor pe căile navigabile interioare în lanțul complet de logistică, pe mai multe modalități.

Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) și CEF Building Blocks sunt exemple de piloni ai digitalizării în transporturile fluviale din Europa. DTLF este un grup de experți ai Comisiei Europene, care reunește părți interesate din domeniul public și privat din diferite comunități de transport și logistică pentru a sprijini CE în promovarea transformării digitale a sectorului de transport și logistică. Grupul oferă asistență tehnică pentru implementarea Regulamentului (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (Electronic Freight Transport Information / eFTI) și dezvoltarea de coridoare de sisteme informatice pentru transportul de mărfuri pentru partajarea de date interoperabile între toate tipurile de actori din transportul multimodal de mărfuri și lanțurile logistice. Pe de altă parte, CEF Building Blocks sunt instrumente compuse din eID, eSignature, eDelivery, eInvoice și eTranslation, care caută să asigure interoperabilitatea între sistemele informatice și să faciliteze prestarea de servicii publice digitale dincolo de granițe, cu respectarea deplină a regulilor și regulamentelor relevante (de ex. Regulamentul eIDAS și GDPR/ RGPD) (GRENDEL, 2020).

Gradul actual de automatizare și digitalizare al navelor interioare din Europa este încă relativ scăzut. Unele nave convenționale (care au echipaj la bord) deja sunt dotate cu sisteme (de ex. radare, ECDIS, AIS), senzori și instrumente care indică starea navei și asistă navigatorul în operațiunile de navigație, unele sarcini fiind chiar înlocuite de sisteme automate (de ex. descărcarea/încărcarea, acostarea automată, întreținere, planificarea încărcăturii, scheme de încărcare), sau de diferite alte sisteme de asistență aflate în curs de dezvoltare (de ex. asistența la ecluză, asistența pe calea navigabilă). Însă multe din sistemele la bord (sonde acustice, dispozitive de măsurare a tonajului încărcăturii sau a nivelului apei) sunt în continuare independente, datele provenind din diferite surse în diferite părți și prin diferite canale de comunicare (AIS, VHF, internet), fără a fi integrate în soluții de asistență pentru navigație. Există mai multe motive pentru aceasta: costurile investițiilor în automatizare sunt ridicate; nu există pe piață sisteme comerciale, din cauza diferențelor dintre sistemele instalate și utilizate la bordul navelor interioare; navigatorii, echipajul și operatorii de nave nu au cunoștințele, aptitudinile și capacitatea / timpul necesar să exploreze oportunitățile de digitalizare și automatizare; nu există claritate în ceea ce privește anumite aspecte juridice, cum ar fi navigarea cu un echipaj mai mic sau fără echipaj, răspunderea etc.. Ca urmare, este nevoie de finanțare pentru implementarea digitalizării pe nave, ca instrument care să sprijine evoluțiile către locuri de muncă inteligente și sustenabile, flote și infrastructură conectată la alte moduri de transport și la alte sectoare (EBU, 2020). Adoptarea navelor inteligente pe căile navigabile europene depinde nu doar de creșterea gradului de digitalizare la bordul navelor interioare (integrarea senzorilor, datelor și sistemelor), ci și de o rețea de căi navigabile fiabilă, sigură și inteligentă (adică bine conectată) și de ajustări ale cadrului de reglementare (PLATINA3, 2022).

Eforturile pe care le investește România în dezvoltarea RIS și a digitalizării transporturilor pe căile navigabile interioare pot fi împărțite în două faze distincte. Prima fază (până în anul 2015) – bazată pe rezultatele proiectului RoRIS, completate de proiectele TEN-T cu mai mulți beneficiari precum IRIS Europe 2 și IRIS Europe 3 și proiectul FP7, RISING – s-a concentrat pe instituirea și modernizarea infrastructurii naționale de RIS. A doua fază (începând cu anul 2016) – pe baza proiectului cu mai mulți beneficiari RIS COMEX, finanțat de CEF și a proiectului așteptat RIS COMEX 2, precum și pe baza proiectului INTERREG Danube STREAM – s-a concentrat pe modernizarea în continuare a RIS național și pe integrarea sistemului cu platformele internaționale la nivelul UE și al Dunării. A doua fază urmează conceptul de management al coridoarelor, care caută să îmbunătățească și să conecteze RIS pe o rută/un coridor, pentru a furniza aceste servicii nu doar local, ci și la nivel regional, național și internațional, astfel permițând o planificare fiabilă a curselor (și a altor operațiuni de transport), pentru a îmbunătăți operațiunile navigatorilor, ale terminalelor și ale porturilor.

Rezultatele primei faze a dezvoltării RIS în România au fost:

- Implementarea de sisteme elementare (VHF, radar, radio, AIS, informații meteorologice),
- Modernizarea serviciilor (în special ale celor la nivel de cale navigabilă, trafic și transport) în conformitate cu regulamentele europene relevante (ERI, ENCs, NtS, baza de date de nave, sprijin pentru atenuarea calamităților, bunuri periculoase, înregistrarea navelor și a echipajelor),
- Integrarea serviciilor într-un centru național de RIS unic și conectarea cu sistemele externe (AFDJ, ACN, poliția de frontieră, centrele naționale de RIS din alte țări din Europa), inclusiv activități pilot privind schimbul internațional de date RIS.
- Activitățile au avut ca rezultat un sistem operațional care acoperă întreg sectorul românesc al Dunării și canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari.
- A doua fază a dezvoltării RIS în România se concentrează pe asigurarea disponibilității fără întrerupere și ușor de accesat a informațiilor relevante pentru utilizatorii căilor navigabile și alte părți interesate din procesul logistic, precum și pentru autoritățile relevante, pentru a crește eficiența navigației interioare pe baza infrastructurii existente. Anume, această fază a

inclus:

- Extinderea acoperirii AIS;
- Îmbunătățirea ERI și conexiuni cu utilizatorii mesajelor ERI (autorități, administrații, companii) – Sistemul informatic de raportare electronică din Europa Centrală și de Est (CEERIS);
- Pregătirea de hărți de navigație (hărți pe hârtie pentru toată Dunărea și ENC pentru secțiunile critice);
- Pregătirea unui catalog al locurilor de staționare și informații privind ocuparea danelor.

Au fost dezvoltate toate modulele necesare pentru schimbul internațional de date RIS, astfel asigurând sistemele și serviciile cruciale pentru un management eficient al coridorului pe Dunăre prin intermediul RIS. Funcționalitățile existente ale serviciilor informatice privind calea navigabilă pe Dunăre (FIS) au fost actualizate și a fost introdusă posibilitatea de a folosi portalul Danube FIS pe dispozitive mobile (smartphone-uri și tablete). În contactele cu clienții (companiile de transport naval și echipajele de navigație), serviciile de informații au fost îmbunătățite printr-o mai bună orientare a clientului, permițând astfel transferul rapid de informații cu privire la calitatea infrastructurii navale.

De asemenea, s-au făcut eforturi pentru a promova digitalizarea și în alte aspecte ale transporturilor fluviale din România. Au fost implementate sau urmează să fie implementate mai multe proiecte pentru a îmbunătăți sistemele de monitorizare a nivelului apelor, inspecție a albiilor și marcare a căilor navigabile pe Dunăre. Printre activitățile în curs se numără o modernizare a rețelei de stații hidrometrice (până în anul 2026) și pregătirea de studii de fezabilitate pentru îmbunătățirea rețelei hidrografice și dezvoltarea și digitalizarea sistemului de marcare atât pe Dunărea fluvială, cât și pe cea maritimă, lucrările fiind planificate pentru a fi executate până în anul 2027. De asemenea, se planifică implementarea, până în anul 2028, a unui proiect care vizează îmbunătățirea Sistemului de Informații și Management al Traficului de Nave (Vessel Traffic Management and Information System / VTMS) pe canalele navigabile, prin modernizarea RoRIS. Un proiect în curs, PLOT0 (2022 – 2026) se concentrează pe evaluarea și implementarea modelării predictive sustenabile din punct de vedere al mediului și de implementarea de tehnologii și instrumente digitale pentru a îmbunătăți reziliența transporturilor fluviale la schimbările climatice și la alte evenimente extreme. Formularele standard de navigare pe Dunăre (formularele DAVID) au fost introduse în toate țările dunărene, inclusiv în România, pentru a îmbunătăți sistemul de raportare și a simplifica și a armoniza procedurile administrative, astfel reducând povara administrativă pentru companiile de transport naval pe Dunăre. Nu în ultimul rând, o parte din propunerea recentă a NAVROM transmisă Guvernului României, privind aprobarea de ajutor de stat pentru modernizarea flotei, are legătură cu digitalizarea flotei, care contribuie la reducerea emisiilor de substanțe dăunătoare de la motoarele navelor.

România este implicată în activitățile privind automatizarea și digitalizarea transporturilor pe căile navigabile interioare pe Rin și la nivel european în mod indirect, prin Comisia Dunării. Comisia Dunării este implicată activ în dezvoltarea, în cadrul grupului de lucru ad hoc CESNI/TI, a cerințelor minime pentru operarea și proiectarea tehnică a sistemelor automate de control al traficului de nave pe căile navigabile interioare din Europa, precum și pentru formarea conducătorilor de nave. Astfel, statele membre ale Comisiei Dunării, inclusiv România, pot să primească actualizări periodice privind progresul activităților, dar și să își transmită propriile puncte de vedere și sugestii privind continuarea procesului. De exemplu, recent, România a sugerat dezvoltarea de reguli (privind chestiuni tehnice, personalul și RIS/AIS) în cadrul CESNI și modernizarea ES-TRIN, CEVNI și a Regulamentului de bază pentru navigarea pe Dunăre. De asemenea, România a ridicat problema răspunderii în navigația automată, în special în caz de accidente, ca problemă de interes.

Au fost implementate mai multe probleme pentru a digitaliza porturile din România, însă mai este mult până la digitalizarea completă a acestora. Se preconizează că înființarea VTMIS de coastă și maritim va fi finalizată anul acesta. Un proiect privind un nou VTS de coastă (care se încheie la 31 Decembrie 2023) intenționează să acopere deficiențele din VTS existent, în sensul acoperirii zonei aflate de-a lungul sau în apropierea coastei. A fost înființat Sistemul Național de tip Ghișeu Unic (National Single Window / NSW) al României, care îmbunătățește sistemul de raportare și reduce povara administrativă pentru companiile de transport naval (de exemplu, făcând legătura dintre Autoritatea Navală Română și vamă). De asemenea, pentru perioada următoare sunt planificate îmbunătățiri considerabile ale sistemelor informatice, inclusiv proiectarea și implementarea unui sistem comunitar pentru porturi în portul Constanța, precum și sisteme informatice și geospațiale pentru managementul integrat al infrastructurii portului Constanța. Însă, după cum au relatat mai multe părți interesate în timpul misiunii de teren, gradul de digitalizare din porturi este considerat scăzut și un „punct dureros” pentru portul Constanța (de ex. DP World). De asemenea, acest lucru este perceput ca una din dificultățile care îngreunează dezvoltarea transportului naval în România în general (raportul CSDN).

***CAPITOLUL VII. RECOMANDĂRI ȘI REZULTATE
AȘTEPTATE***

VII.1 Recomandări strategice și cadrul de implementare

Recomandările strategice sunt organizate pe teme (performanță, sustenabilitate, siguranță și securitate, reformă instituțională etc.) și pe sub-sectoare (transport pe căile navigabile interioare, transport maritim, porturi și transport intermodal etc.). Acestea pot fi exprimate mai departe în termeni de obiective strategice și obiective specifice, iar pentru îndeplinirea acestor obiective generale sau specifice este nevoie să se elaboreze și să se implementeze un set de politici și instrumente de politici coerente, în vederea operaționalizării și implementării strategiei.

În acest scop, patru seturi de politici și instrumente de politici au fost identificate ca fiind cele mai relevante pentru formularea și implementarea strategiei pentru transportul naval:

- Politicile instituționale, organizaționale și administrative se referă la rolul instituțional și la structurarea organizațională a MTI și a agențiilor (administrațiilor) asociate din sectorul public pentru planificarea, dezvoltarea, administrarea și managementul sectorului de transport naval.
- Politicile de planificare, operaționale și de investiții se referă la principiile care ghidează și guvernează investițiile și deciziile strategice operaționale în infrastructura și serviciile asociate cu transportul naval, inclusiv aranjamentele de planificare și criteriile de recuperare a costurilor pentru infrastructura publică și/sau serviciile operate de stat.
- Politicile privind reglementările tehnice și licențierile se referă la rolul reglementărilor tehnice (reglementări de siguranță, securitate, protecția mediului, reglementări privind forța de muncă) și controalele aferente legate de acordarea licențelor pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii și serviciilor de transport naval.
- Politicile de reglementare economică și impozitare se referă la principiile care guvernează reglementarea economică (accesul la piață, concurența, stabilirea prețurilor și tarifelor, impozitarea, ajutorul de stat, subvențiile etc.) a infrastructurii și serviciilor de transport naval.

Prin propunerea abordării de mai sus, intenția este de a furniza un cadru coerent și integrat pentru elaborarea obiectivelor generale și a obiectivelor specifice din strategia privind transporturile navale și formularea planurilor de investiții și a planurilor de acțiune.

Tabelul VII.1 de mai jos rezumă setul inițial de direcții strategice și recomandări, pe principii de politici și tipuri de intervenții.

Tabelul VII.1. Recomandări sugerate, grupate pe orientări strategice și intervenții de politici
OBIECTIV GENERAL ÎN ANSAMBLU: Către un sector al transporturilor navale integrat, competitiv și sustenabil în România

Orientare/ direcție strategică	Recomandări strategice și intervenții prin politici			
	Instituțional și administrativ	Planificare și investiții	Reglementare tehnică și licențiere	Reglementare economică
Recunoașterea importanței industriei de transport naval	Pregătirea și elaborarea declarației de politici naționale care să sprijine industria românească de transport naval	Elaborarea unui cadru integrat de planificare și investiții pentru transportul naval și activitățile conexe	Realizarea unei analize structurale a cadrului de reglementare și licențiere în toate sectoarele și componentele transportului naval	Elaborarea de scheme de stimulente pentru a sprijini trecerea modală către transportul naval
Sprijinirea flotei de transport naval prin programe și pachete de stimulente	Asigurarea creșterii susținute și diversificarea registrului de transport naval al României	Recunoașterea intereselor specializate și high-end ale industriei de transport naval Crearea de facilități pentru susținerea înnoirii și modernizării flotei de	Acumularea și menținerea unei bune reputații a pavilionului Promovarea accesului la scheme de finanțare și împrumut pentru nave	Oferirea de stimulente de impozitare și fiscale pentru investitori în vederea dezvoltării flotei naționale

	<p>Consolidarea sectorului de transport pe căile navigabile interioare și capacitatea de transport pe căile navigabile interioare de navigabile interioare</p> <p>Consolidarea rolului și vocea României în politicile și programele regionale privind modernizarea flotei de transport pe căile navigabile interioare</p>	<p>transport pe căile navigabile interioare</p> <p>Srijinirea programelor și facilităților de finanțare UE pentru finanțarea navelor</p>	<p>Sistematizarea și simplificarea cerințelor de licențiere și înregistrare</p>	<p>Mentținerea taxelor de înregistrare a navelor și a taxelor anuale competitive</p> <p>Asigurarea condițiilor favorabile pentru serviciile de transport naval pe căile navigabile interioare, transport de coastă și transport maritim pe distanțe scurte</p>
<p>Sprijinirea și consolidarea statutului navigației românești</p>	<p>Instituirea mecanismelor de coordonare instituționale cu interesele internaționale de crewing și ocupare a forței de muncă</p> <p>Dezvoltarea unei baze competente de aptitudini - cluster maritime</p>	<p>Elaborarea unei strategii naționale de formare și educație maritimă și de navigație pentru forța de muncă de pe mare și de pe căile navigabile interioare</p> <p>Elaborarea și promovarea de programe care se concentrează pe nevoile și tendințele pe termen lung ale industriei</p>	<p>Consolidarea cadrului de licențiere pentru agențiile de crewing din România</p>	<p>Oferirea de scheme de stimulente pentru ca agențiile internaționale de crewing să se stabilească și să activeze în România</p>
<p>Promovarea și crearea potențial favorabil de creștere pentru turismul de croazieră și turismul nautic</p>	<p>Promovarea cooperării strâns între agenți de turism și operatori de nave pentru dezvoltarea turismului de croazieră și a turismului nautic pe căile navigabile interioare</p>	<p>Elaborarea unui plan strategic pentru turismul nautic, în colaborare cu Ministerul Antreprenoriatului și Turismului și cu consiliile locale și autoritățile regionale</p> <p>Elaborarea unui program operațional pentru servicii nautice în porturi</p>	<p>Elaborarea unui cadru de reglementare și licențiere pentru navele de turism nautic și navele de agrement</p>	<p>Elaborarea de diverse scheme de impozitare și stimulente pentru a atrage transportul de croazieră și turismul nautic pe căi navigabile interioare</p>
<p>Sprijinirea activităților de construcții și de întreținere nave</p>	<p>Acordarea MTI de prerogative pentru domenii legate de construcția și repararea de nave</p> <p>Sprijinirea industriei de construcții de nave în scopul construirii unei flote întreținere renovate și verzi</p> <p>Susținerea legăturilor între construcția de nave, industria producătoare de oțel și industria de proiectare de nave</p>	<p>Promovarea unei planificări și investiții pentru șantiere navale, cale de lansare și unități de reparații în porturi</p> <p>Conectarea programelor de investiții pentru renovarea/modernizarea transportului pe căile navigabile interioare cu programul de promovare a construcției de nave</p>	<p>Elaborarea și implementarea unui cadru de licențiere și reglementare pentru activitățile de construcții și reparații de nave</p>	<p>Oferirea de scheme de stimulente și promovare pentru activitățile de construcții și reparații de nave</p>
<p>Consolidarea competitivității porturilor românești</p>	<p>Elaborarea unui plan național strategic și de dezvoltare a porturilor</p> <p>Sprijinirea proiectelor naționale de infrastructură portuară în curs de implementare</p>	<p>Implementarea unui program de investiții în porturi maritime și pe căile navigabile interioare</p>	<p>Asigurarea de condiții favorabile în porturi pentru serviciile de coastă și de feribot oferite la Marea Neagră</p>	<p>Promovarea TCNI și a porturilor prin reglementarea de stimulente pentru trecerea la alt mod de transport decât transportul rutier</p>
<p>Dezvoltarea și sprijinirea serviciilor de transport modal și logistică integrată</p>	<p>Consolidarea rolului MTI în transportul intermodal și logistică</p> <p>Reducerea barierelor procedurale împotriva</p>	<p>Elaborarea unui plan strategic pentru logistică și transport intermodal</p> <p>Coordonarea planurilor pentru porturi uscate și</p>	<p>Dezvoltarea capacității MTI de a licenția și a reglementa profesioniștii și activitățile din domeniul logisticii maritime</p>	<p>Coordonarea furnizorilor de transporturi navale cu cei de transporturi terestre pentru introducerea și implementarea de</p>

	dezvoltării sistemului integrat de transport multimodal Sprijinirea dezvoltării serviciilor profesionale maritime (intermediere, finanțare, juridice, servicii de agenție, servicii de asigurări etc.)	platforme logistice cu planurile pentru porturi și strategia pentru transportul naval Realizarea legăturii între planificarea și dezvoltarea porturilor cu dezvoltarea coridorului TEN-T intermodal și feroviar	Colaborarea cu industria pentru a dezvolta programe de educație și certificare în domeniul logisticii	scheme de stabilire a prețurilor pentru conexiunile de transport Oferirea de stimulente fiscale pentru agenții de nave, MTO, brokerii de nave și alți actori din sector Elaborarea unui plan strategic pentru a ținti serviciile profesionale prioritare
Înființarea și promovarea cercetării și educației în domeniul transportului naval	Dezvoltarea mecanismelor de coordonare instituțională cu universități și instituții de cercetare internaționale în domeniul maritim Elaborarea unui plan strategic pentru formarea și educarea forței de muncă din domeniul transportului pe căile navigabile interioare Atragerea de finanțări pentru cercetare și inovare din fonduri UE	Înființarea unui fond de cercetare pentru domeniul naval Atragerea studenților din UE și a studenților internaționali Stabilirea cooperării cu instituții de cercetare din UE și din afara UE Elaborarea unui plan de acțiune privind cerințele și viitorul cercetării și educației în domeniul sistemelor de transport naval	Extinderea programelor pentru a cuprinde și alte domenii și domenii noi, cum ar fi tehnologie offshore, tehnologii verzi, finanțarea și asigurarea navelor, managementul porturilor și logistică Atragerea și acordarea de licențe unor instituții internaționale de FEM pentru a activa în România	Sponsorizarea programelor de ucenicie pentru tinerii navigatori Asigurarea de finanțare și resurse adecvate pentru sistemul național de FEM Sprijinirea agențiilor și a instituțiilor de cercetare din România pentru a concura pentru finanțarea pentru cercetare din surse UE și alte surse
Formularea și promovarea clusterului de transport naval al României	Identificarea de clustere din sectorul industrial în sectorul transportului naval Elaborarea de măsuri de politici de susținere și stimulente țintite pentru clusterelor din sector	Elaborarea unui plan strategic și de investiții pentru clustering	Completarea lacunelor din reglementări pentru a acoperi activitățile asociate cu clusterelor	Aplicarea de stimulente fiscale țintite pentru activitățile prioritare din clusterelor
Îmbunătățirea eficienței și a fiabilității navigației și a flotei	Inițierea unui program de cartografiere și organizare a profesiei de logistică pentru transport	Dezvoltarea de soluții optime și coordonate pentru planificarea navigației și a managementului traficului pe CNI Introducerea și generalizarea de soluții de digitalizare în sistemul de transport naval		
Îmbunătățirea conectivității navale intermodale și a logisticii	Elaborarea de cadre și mecanisme adecvate pentru măsurarea și evaluarea conectivității intermodale și logistice	Îmbunătățirea serviciilor de transport feroviar și intermodal Modernizarea și îmbunătățirea infrastructurii și a serviciilor de logistică intermodală		
Îmbunătățirea eficienței și a competitivității porturilor din România	Stabilirea unui cadru de comparație pentru țintele și monitorizarea performanței porturilor Promovarea competitivității porturilor din România ca platforme majore de hub și tranzit	Înnoirea sau modernizarea infrastructurii portuare degradate Înființarea și implementarea PCS în porturile majore Promovarea modernizării și automatizării echipamentelor	Promovarea calității serviciilor, a siguranței și a securității operațiunilor și serviciilor portuare	Instituirea cadrelor de reglementare pentru a face legătura între performanța porturilor și competitivitate și stimulentele de preț și cele asociate cu PPP

	Elaborarea unei strategii de marketing și a unei platforme pentru a promova porturile românești și serviciile aferente	și suprastructurii portuare de manipulare a mărfurilor		
Îmbunătățirea standardelor profesionale, a eficienței și a fiabilității serviciilor	Promovarea înființării de asociații profesionale aferente principalelor activități din clusterelor navale Reducerea barierele non- fizice împotriva dezvoltării sistemului integrat de transport multimodal	Automatizarea și standardizarea completă a documentelor și a practicii administrative	Stabilirea condițiilor de acces pe piață și de licențiere pentru profesioniștii din domeniul logisticii și a serviciilor marine Elaborarea unui cadru de reglementare care să guverneze domeniul expedierii de mărfuri, serviciile de agenție navală și serviciile multimodale	Sprrijinirea agențiilor navale și a asociațiilor de agenți de expediții de mărfuri
Îmbunătățirea managementului și întreținerea activelor publice	Crearea unui cadru de management și întreținere a activelor pentru infrastructura navală	Înființarea unui registru de active pentru infrastructura de coastă, portuară, de canal și de navigație pe căile interioare Dezvoltarea de platforme informatice pentru managementul activelor portuare și de canal relevante		
Dezvoltarea sistemelor flexibile și sensibile de management financiar		Introducerea activităților de amenajare a râurilor în loc de dragarea convențională și ad hoc în funcție de cerere		Dezvoltarea proceselor flexibile de achiziții publice pentru dragarea de întreținere și modernizarea infrastructurii Înființarea și implementarea sistemelor de stabilire a costurilor pentru finanțarea pe termen lung a infrastructurii portuare și de coastă
Atragerea participării sectorului privat și promovarea finanțării infrastructurii și a serviciilor prin PPP	Dezvoltarea capacității și înființarea de echipe responsabile cu PPP în cadrul MTI și în administrațiile corespunzătoare	Accesarea fondurilor UE pentru finanțarea deficitului și cofinanțarea proiectelor de infrastructură Înființarea unui fond național pentru porturi pentru a finanța întreținerea porturilor locale mici	Crearea unui spațiu economic și fiscal favorabil pentru intrările de capital privat în transportul naval Promovarea sistemului de punere în comun a activelor portuare și intermodale pentru a asigura investiții cu finanțare structurată	Standardizarea regimurilor de taxare a porturilor și legătura între acestea și schema de recuperare a costurilor
Îmbunătățirea siguranței și a securității navigației	Separarea investigării accidentelor de serviciile administrației maritime Îmbunătățirea cooperării și alocarea resurselor cu țările învecinate în domeniile SAR, a siguranței și securității maritime	Îmbunătățirea disponibilității și a calității serviciilor și infrastructurii de SAR Înființarea VTS comune la Marea Neagră pe baza MoU existente	Îmbunătățirea sistemului pentru investigațiile privind siguranța pe căile navigabile interioare Inițierea cooperării în regiunea Mării Negre în domeniul armonizării reglementărilor, planurilor și procedurilor Inițierea programelor de cooperare la Dunăre pentru a îmbunătăți și	

	<p>Îmbunătățirea ocupării și dezvoltării personalului</p> <p>Introducerea măsurilor de planificare strategică și de evaluare a riscurilor pentru a menține siguranța și securitatea căilor navigabile</p>		mai mult siguranța navigației și securitatea alimentării cu apă	
Îmbunătățirea sistemelor de navigație și trafic pe căile navigabile	<p>Trecerea în revistă a regulilor de trafic și navigație pe sectoarele românești ale Dunării</p> <p>Analizarea fezabilității schemelor de separare a traficului în porturi</p> <p>Îmbunătățirea cooperării în domeniul SAR, al siguranței și securității maritime, al protecției mediului</p>	<p>Modernizarea sistemelor și echipamentelor de navigație din porturi, de pe canale și de pe canalele navigabile interioare</p> <p>Studierea fezabilității construirii unor structuri de amenajare a râurilor sau a implementării unor „opțiuni morfologice” pentru a îmbunătăți parametrii de navigabilitate în sectoarele critice ale Dunării</p>	Promovare schemelor de separare a traficului la Marea Neagră	Analizarea fezabilității corporatizării / privatizării serviciilor de navigare și dragare
Protejarea zonei de transport naval și de coastă	<p>Asigurarea coordonării sarcinilor legate de mediu între diferite agenții</p> <p>Colaborarea cu țările din regiune pentru a desemna împreună Marea Neagră ca SECA.</p> <p>Elaborarea unui cadru pentru zonele maritime deosebit de sensibile (PSSA) în sistemele navale de coastă și interioare</p> <p>Clarificarea dimensiunii și granițelor domeniului maritim în conformitate cu strategiile și obiectivele managementului zonei de coastă</p>	<p>Elaborarea unui plan de investiții pentru înființarea de infrastructură de primire în porturi</p> <p>Operaționalizarea unui plan sub-regional pentru situații neprevăzute, pentru prevenirea, pregătirea și răspunsul la situațiile de poluare accidentală de la Marea Neagră</p> <p>Elaborarea unui program de investiții pentru infrastructura portuară de primire a deșeurilor</p> <p>Dezvoltarea unei pregătiri adecvate pentru situații de urgență în vederea combaterii poluării transfrontaliere pe Dunăre și în Marea Neagră</p>	<p>Ratificarea și implementarea Convenției pentru apele de balast</p> <p>Ratificarea și implementarea legislației privind amenajarea spațiului maritim pentru România în conformitate cu amenajarea integrată a spațiului maritim la nivelul UE</p> <p>Dezvoltarea amenajării transfrontaliere a spațiului maritim între România și ale țări la Marea Neagră</p> <p>Pregătirea implementării legislației UE, în special a Directivei-cadru privind strategia marină</p>	<p>Dezvoltarea distemelor punitive de impozitare și penalizare pentru poluatorii căilor navigabile</p> <p>Integrarea cadrelor de reglementare pentru poluatorii căilor navigabile cu cele privind poluarea industrială, terestră și de alte surse de poluare</p>
Reducerea emisiilor de GES și promovarea tranziției verde	<p>Pregătirea sectorului naval pentru agenda OMI și a UE privind decarbonizarea și tranziția verde</p> <p>Implicarea activă în agenda UE și a OMI privind reducerea emisiilor de GES</p> <p>Îmbunătățirea capacităților pentru studii preliminare de mediu și raportare pe chestiuni de mediu în sectorul transportului naval</p> <p>Încorporarea standardelor UE și internaționale privind</p>	<p>Implementarea unui program de instalare de infrastructură de putere maritimă alternativă și cold ironing în porturi</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii de buncheraj pentru combustibili alternativi și nave alimentate cu energie verde și eco</p> <p>Dezvoltarea rețelei de combustibili alternativi cu zero emisii de carbon</p> <p>Sprijinirea și promovarea utilizării sistemelor de propulsie cu baterii și pe bază de energie eoliană pentru serviciile de transport maritim pe distanțe scurte și servicii</p>	<p>Realizarea studiilor preliminare privind emisiile pentru porturile majore</p> <p>Stabilirea inventarelor comune de emisii pentru evaluarea emisiilor din porturi și a emisiilor navelor</p>	<p>Acordarea stimulentei pentru înnoirea și renovarea flotei cu scopul de a reduce emisiile GES</p> <p>Acordarea de stimulente pentru reducerea emisiilor din porturi</p> <p>Acordarea stimulentei pentru a atrage producția de combustibili cu zero emisii de carbon pentru transportul naval</p>

	siguranța și utilizarea combustibililor alternativi	de navigație pe căile interioare		
Îmbunătățirea guvernantei administrative și corporative	Srijinirea și coordonarea consiliilor de utilizatori navali	Introducerea și generalizarea digitalizării și sistemelor de management al informațiilor la toate entitățile afiliate	Îmbunătățirea guvernantei corporative în agențiile publice Asigurarea monitorizării externe și a consultării adecvate cu părțile interesate din industrie	Introducerea de stimulente fiscale și economice pentru investitorii în sectorul transportului naval Rezolvarea activă a problemelor de acces la piață cu care se confruntă interesele terță parte active în transportul naval
Îmbunătățirea capacității și dezvoltării instituționale	Îmbunătățirea aptitudinilor și a capacității în administrațiile și agențiile publice Consolidarea capacității administrative pentru implementarea proiectelor cu finanțare non-UE Consolidarea capacității administrative de analiză și monitorizare a proiectelor cu finanțare privată	Dezvoltarea și înființarea unei baze de date statistice publică pentru transportul naval		Corporatizarea administrațiilor portuare și de canal Separarea funcțiilor de politici și reglementare de agențiile de management și operaționale
Asigurarea unei administrații navale eficiente și cu capacitate de răspuns	Reducerea sau minimizarea barierelor administrative și de procedură Creșterea notorietății opțiunilor și mecanismelor de PPP și a aplicațiilor acestora în industrie		Raționalizarea și facilitarea folosirii în comun a resurselor administrațiilor portuare de pe căile navigabile interioare	
Asigurarea coordonării și integrarea programelor și inițiativelor de transport naval	Realizarea unei conexiuni între orientările strategice și de politici și planuri pe termen scurt Consolidarea integrării intersectoriale și a coordonării între moduri Intensificarea coordonării între agențiile publice și reducerea conflictelor și a suprapunerilor	Dezvoltarea unui cluster naval românesc		
Elaborarea și dezvoltarea de studii de context care să sprijine implementarea Strategiei	Realizarea analizelor de fezabilitate și a activităților de pregătire a proiectului înainte de sau în paralel cu dezvoltarea sau cu finalizarea planurilor de investiții și de acțiune	Elaborarea proiectelor de asistență tehnică pentru a fi finanțate din fonduri UE și din alte fonduri		

VII.2 Recomandări pentru îmbunătățiri la nivel instituțional și de reglementare

Performanța sectorului de transport naval din România depinde, cel puțin parțial, de reglementările, procesele și standardele pe care le adoptă instituțiile de planificare, execuție și reglementare, însă un lucru mai puțin evident este faptul că aceste instituții nu pot să adopte și să aplice reglementări sau procese adecvate dacă structura și organizarea lor nu sunt aliniate cu orientările și obiectivele strategice. De exemplu, dacă o agenție are personal insuficient sau inadecvat în raport cu rolul și responsabilitățile sale, aceasta nu poate să traseze sau să implementeze planuri sau reglementări eficiente, nici dacă are un buget și proceduri administrative adecvate. La fel, dacă o instituție nu poate să dobândească acces la informații și să verifice exactitatea acestora, aceasta nu poate să își realizeze sau să își implementeze în mod eficient mandatul, indiferent de calitatea structurii sale organizaționale sau a personalului său.

Ca ghid pentru realizarea unui cadru instituțional și de reglementare eficiente, următoarele premise trebuie luate în considerare:

VII.2.1 Un mandat clar

Eficiența instituțională și guvernanta prin reglementare se creează prin legi, reguli și proceduri concepute clar, care spun cu precizie unei instituții ce anume trebuie să facă și cum. În cazul sectorului de transport naval din România, mandatul subiacent al entităților guvernamentale ar trebui să acopere și să specifice care sunt sarcinile lor principale, în special în domeniile în care s-au observat suprapuneri instituționale și deficiențe funcționale.

Pentru a asigura claritate și consecvență în situațiile în care mandatele și competențele se suprapun, ar trebui să se încheie PSA și/sau OWA între entitățile publice relevante, astfel cum s-a discutat mai sus.

VII.2.2 Independență financiară, instituțională și în materie de reglementare

Deciziile legate de reglementare și planificare, fie de natură tehnică, fie economică, precum și implementarea instituțională a acestora, de către agenții publice sau de către operatori privați, ar trebui să nu fie supusă presiunilor politice și interferențelor externe. Necesitatea ca agențiile publice să fie izolate de interferențele de zi cu zi nu înseamnă că aceste agenții și alte instituții de supraveghere nu ar trebui să aplice constrângeri și să direcționeze strategia de transport naval, ci mai degrabă că, în calitate de autorități de planificare, executare și reglementare, ele ar trebui să aibă un oarecare grad de autonomie.

VII.2.3 Competență

Planificarea și reglementarea sunt activități pretențioase din punct de vedere tehnic, necesitând cunoștințe specializate considerabile în domeniul operațiunilor, dreptului, economiei, contabilității și finanțelor. Pentru a reuși, agențiile publice trebuie să aibă acces la persoane talentate în aceste domenii, fie direct prin angajarea acestora, fie prin contractarea lor.

Presupunând că există independență financiară și un buget suficient, aspectele legate de competență se concentrează pe aptitudinile personalului și pe profesioniști și pe flexibilitatea de a achiziționa serviciile acestora doar pe bază de merite, fiind exclus nepotismul sau alți factori politici. Competențele de care au nevoie agențiile de transport naval nu depind doar de sfera mandatului acestora și de complexitatea responsabilităților lor, ci și de măsura în care o parte din funcțiile lor sau toate aceste funcții sunt realizate intern sau sunt delegate către alte entități. Acest din urmă aspect

este crucial pentru a înțelege ce anume fac efectiv și ce pot face practic agențiile, înainte de a trece la recrutarea necesarului de personal.

Dovezile obținute prin exercițiile de benchmarking arată că un control complet și direct al unui mandat cuprinzător și complex poate să ducă la o copleșire a resurselor, inclusiv a resurselor umane și de personal. La fel, existența unui grup mare de administratori generali, în loc de personal specializat pentru transporturi navale, cu specializări în inginerie, drept, economie, operațiuni, tehnologie, management de mediu, management de active și de proiecte, finanțe și contabilitate și concesionare și achiziții privează MTI și entitățile asociate de competențele necesare pentru a își putea îndeplini corespunzător funcțiile și obligațiile.

VII.2.4 Transparență

Transparența este valabilă nu doar pentru politici, ci și pentru procesul de a elabora și implementa reguli. Transparența înseamnă că regulile și politicile legate de reglementare sunt clare pentru părțile interesate, atât cele din interiorul guvernului, cât și cele din afara administrației, astfel încât firmele și utilizatorii reglementați să știe sau să poată afla cu ușurință ce reglementări sunt valabile pentru ei, cum să le respecte și cum să facă agenția să ia în calcul îmbunătățirea acestora atunci când apar probleme.

VII.2.5 Deschidere

Un proces deschis de planificare, execuție și reglementare este un proces care permite tuturor celor care sunt afectați în mod semnificativ de o decizie de reglementare să participe efectiv la aceasta. Esența acestei necesități este că detaliile reglementării și logica acesteia nu trebuie să fie o negociere secretă între autoritatea de reglementare și un utilizator reglementat, care nu este vizibilă pentru cei afectați direct sau indirect de reglementare.

Ori de câte ori este posibil, politicile și deciziile de planificare, execuție și reglementare în domeniul transportului naval ar trebui să fie informații publice, astfel încât entitățile publice și operatorii de piață și utilizatorii să aibă acces atât la decizii, cât și la metodele folosite pentru implementarea și revizuirea acestora.

Totodată, având în vedere rolul Consiliului Concurenței, așa cum a fost descris în paginile anterioare, în sectorul transportului naval care, prin Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval sprijină instituțiile responsabile în reglementarea economică a domeniului, Strategia preia concluziile și recomandările emise în studiul Consiliului intitulat „*Infrastructura principalelor servicii portuare, servicii conexe și activități economice relevante în cele mai importante porturi românești din rețeaua TEN-T: Constanța și Galați*” și publicat în anul 2023.

VII.3 Recomandări privind investițiile planificate

Soluțiile de planificare a capacității pe termen lung includ o gamă largă de posibilități, variind de la operațiunile de dragaj capital și de întreținere, până la îngustarea canalelor de navigație cu posibila retrogradare a clasei de căi navigabile, până la realinierea șenalelor navigabile și/ sau îmbunătățirea parametrilor șenalelor navigabile de-a lungul sectoarelor critice ale râului prin construcția structurilor de amenajare a râului (diguri de colmataj, profiluri zigzag) și/sau implementarea „opțiunilor morfologice” care vizează recrearea proceselor morfologice naturale ale râului și minimizarea impacturilor negative

ale intervențiilor asupra mediului, cum ar fi construirea insulelor sau restaurarea și renaturalizarea canalelor (de ex., fiind considerate măsuri pentru punctul critic Bala).

Cu toate acestea, selectarea uneia sau a unei combinații de soluții necesită o analiză completă, pe termen lung și pe bază de politici care să includă analiză cost-beneficii, socială, de mediu, precum și analiza părților interesate, cu scopul de a echilibra considerațiile comerciale, economice, de mediu, sociale și chiar politice.

O atenție sporită se va acorda soluțiilor de management a capacității de transport (mai degrabă decât planificarea capacității) care să fie în conformitate cu procesele decizionale și orizonturile de timp aferente fiecărui nivel din procesul de formulare și implementare a strategiei. În particular, având în vedere că actualul trafic pe căile navigabile interioare pe Dunărea de Jos este încă sub 50 – 55% din capacitatea sa, abordarea strategică va susține soluții optime și coordonate pentru planificarea navigației și managementul traficului. Astfel de soluții ar putea beneficia de cele mai recente progrese tehnologice folosind sisteme precum optimizarea vitezei și a rutei, alocarea programată de timp/slot, secvențiere și dispacizare pe mai multe servere, întârzieri virtuale și sosiri/ plecări sincronizate în port, Scheme de Separare a Traficului (TSS) și Sisteme Informatice și de Management al Traficului optimizate (VTMIS).

Este vorba despre soluții care au fost deja testate și implementate cu succes în operațiunile portuare și maritime internaționale, inclusiv pentru sistemele de transport naval cu constrângeri stocastice similare, cum ar fi canale maritime aglomerate, porturi cu maree și structuri cu ecluză. Acest lucru va ajuta, de asemenea, la îmbunătățirea gradului de utilizare foarte scăzut al digitalizării și a gestionării optimizate a traficului atât în infrastructura căilor navigabile interioare, cât și pe componenta de servicii. Implementarea Serviciilor de Informații Fluviale (RIS) pe Dunăre este un pas bun în această direcție.

Alte soluții strategice pe termen scurt și mediu includ introducerea lucrărilor de amenajare fluvială în locul dragării convenționale și ad-hoc, bazate pe necesitate. Aceasta din urmă a fost, și este încă abordarea conformistă de planificare și execuție utilizată pentru dragarea de întreținere pe sectorul românesc al Dunării.

Sustenabilitatea recomandărilor strategice și a cadrului de implementare prezentate mai sus vor fi analizate individual în vederea implementării acestora.

În concluzie, Strategia are în vedere conformarea la obiectivele propuse prin politica europeană actuală cu privire la creșterea durabilă a volumelor de marfă transportate pe căi de transport prietenoase cu mediul. Totodată, propune intervenții și măsuri care să conducă atât la eficientizarea energetică a transportului pe apă, cât și la creșterea gradului de digitalizare a porturilor (soluții informatice de tip PCS, soluții informatice de tip GIS, soluții de tip 5G) a căilor de navigație și a flotei. De asemenea, Strategia prezintă propuneri de adaptare și armonizare a legislației specifice din România care să conducă la creșterea atractivității transportului naval, precum și a volumelor de mărfuri transportate maritim și pe căile navigabile interioare.

În contextul politicii europene Green Deal, se va avea în vedere ca toate intervențiile propuse în porturile maritime și fluviale să cuprindă instalații și echipamente de încărcare cu combustibili alternativi în concordanță cu creșterea numărului de nave care folosesc acest tip de combustibil. În același context, pentru anumite areale portuare vor fi prevăzute parcuri fotovoltaice și/sau eoliene amplasate în armonie cu mediul și cu utilizarea actuală a terenurilor care să conducă la o independență energetică parțială sau totală a porturilor atât în ceea ce privește consumul de energie pentru activitățile curente, cât și pentru încărcarea electrică a navelor.

Prin această strategie se vizează creșterea transportului de mărfuri într-un hinterland al porturilor românești cât mai dezvoltat, în corelație cu alte strategii naționale care privesc dezvoltarea celorlalte

sectoare de transport într-o manieră multimodală, intermodală, sistemică. Unul dintre obiectivele strategiei este legat de crearea unor hub-uri de convergență a mărfurilor în zona porturilor care să utilizeze preponderent relația feroviar – naval, dar și alegeri modale adaptate tipurilor de mărfuri. Aceste hub-uri de convergență a mărfurilor se intenționează a fi dedicate anumitor tipuri de mărfuri în vederea creării unor nuclee multimodale.

CAPITOLUL VIII.PLANUL DE ACȚIUNE

VIII.1. Obiectivul general

Obiectivul general al Strategiei este de a dezvolta în continuare transportul naval (căi navigabile interioare și porturi) în România, în conformitate cu Strategia UE privind mobilitatea sustenabilă și inteligentă.

VIII.2. Obiective specifice

OS1: Integrarea transportului naval cu alte moduri de transport

OS2: Reducerea impactului asupra mediului al porturilor (maritime și interioare) și al transportului naval

OS3: Planificarea investițională la nivelul tuturor porturilor intermodale

OS4: Creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în 2026.

OS5: Optimizarea cadrului juridic și instituțional al guvernății sectorului naval

VIII.3. Direcții de acțiune

DA1 - Politicile instituționale, organizaționale și administrative referitoare la rolul instituțional și la structurarea organizațională a MTI și a agențiilor (administrațiilor) asociate din sectorul public pentru planificarea, dezvoltarea, administrarea și managementul sectorului de transport naval.

DA2 - Politicile de planificare, operaționale și de investiții care ghidează și guvernează investițiile și deciziile strategice operaționale în infrastructura și serviciile asociate cu transportul naval

DA3 - Politicile privind reglementările tehnice, licențierile (reglementări de siguranță, securitate, protecția mediului, reglementări privind forța de muncă) și controalele aferente legate de acordarea licențelor pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii și serviciilor de transport naval

DA4 - Politicile de reglementare economică și impozitare (accesul la piață, concurența, stabilirea prețurilor și tarifelor, impozitarea, ajutorul de stat, subvențiile etc.) a infrastructurii și serviciilor de transport naval

VIII.4. Planul de acțiune

Planul de acțiune pentru implementarea Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale 2024-2030									
Nr. crt.	Direcție de acțiune	Acțiune/Măsură	Obiective specifice atinse	Entitățile responsabile		Perioada de implementare	Indicator de monitorizare	Etapile evaluării/ Monitorizare	Resurse financiare (Sursa)
				Ministere	Alte organizații				
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	DA1 - Politicile instituționale, organizaționale și administrative referitoare la rolul instituțional și la structurarea organizațională a MTI și a agențiilor (administrațiilor) asociate din sectorul public pentru planificarea, dezvoltarea, administrarea și managementul sectorului de transport naval	Clarificarea responsabilităților și reducerea conflictelor instituționale inclusiv prin restructurări instituționale sau corporatizare integrală	OS3, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2026	Număr acte normative	anual	NA
		Înființarea unui Consiliu sau Comitet Consultativ Național pentru Transportul Naval	OS1, OS2, OS3, OS4, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2025	Act normativ	anual	NA
		Dezvoltarea competențelor resurselor umane pentru a aborda tendințele pe termen lung în sectorul naval	OS3, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2030	Persoane formate profesional	anual	Fonduri europene
2	DA2 - Politicile de planificare, operaționale și de	Elaborarea de planuri individuale de dezvoltare la nivelul fiecărui	OS1, OS2, OS3, OS4	MTI	Administrații portuare, fluviale,	2024-2025	Număr planuri de dezvoltare	anual	NA

Planul de acțiune pentru implementarea Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale 2024-2030

Nr. crt.	Direcție de acțiune	Acțiune/Măsură	Obiective specifice atinse	Entitățile responsabile		Perioada de implementare	Indicator de monitorizare	Etapile evaluării/ Monitorizare	Resurse financiare (Sursa)
				Ministere	Alte organizații				
	investiții care ghidează și guvernează investițiile și deciziile strategice operaționale în infrastructura și serviciile asociate cu transportul naval	port			maritime				
		Optimizarea structurilor de planificare și finanțare pentru dezvoltarea și întreținerea șenalurilor navigabile	OS2, OS3, OS4	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2025	Acte normative	anual	NA
3	DA3 - Politicile privind reglementările tehnice, licențierile (reglementări de siguranță, securitate, protecția mediului, reglementări privind forța de muncă) și controalele aferente legate de acordarea licențelor pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii și serviciilor de transport naval	Înființarea unui Registru Centralizat de Active	OS3, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2026	Acte normative	anual	NA
		Înființarea unui Depozit / Arhive / Baze de Date și îmbunătățirea digitalizării în acest sector	OS3, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2026	Acte normative	anual	NA
	DA4 - Politicile de reglementare economică și	Îmbunătățirea regimului de ajutor de stat pentru a promova trecerea modală de la transportul	OS1, OS2, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale,	2024-2026	Acte normative	anual	NA

Planul de acțiune pentru implementarea Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale 2024-2030

Nr. crt.	Direcție de acțiune	Acțiune/Măsură	Obiective specifice atinse	Entitățile responsabile		Perioada de implementare	Indicator de monitorizare	Etapele evaluării/ Monitorizare	Resurse financiare (Sursa)
				Ministere	Alte organizații				
4	impozitare (accesul la piață, concurența, stabilirea prețurilor și tarifelor, impozitarea, ajutorul de stat, subvențiile etc.) a infrastructurii și serviciilor de transport naval	rutier la transportul pe căi navigabile interioare			maritime				
		Modificarea și clarificarea legislației privind concesiunile	OS3, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2026	Acte normative	anual	NA
		Simplificarea și armonizarea structurii tarifelor portuare	OS1, OS5	MTI	Administrații portuare, fluviale, maritime	2024-2026	Acte normative	anual	NA



Proiect cofinanțat din Fondul de Coeziune prin Programul Operațional
Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Direcția Transport Naval

Decembrie 2023

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a
Uniunii Europene sau a Guvernului României