



Către,

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**În atenția: Domnului Ioan RUS
Ministrul Transporturilor**

**Domnului Iulian MATACHE
Secretar de Stat**

**Domnului Viorel OLEA
Director Direcția Navala**

ORG. PATR. OPERATORUL PORTUAR	
Constanța	
INTRARE	Nr. 2357
IEȘIRE	
Zi 26	Luna 01 An 2015

Re: Master Planul Portului Constanța

Subscrisele

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „OPERATORUL PORTUAR” CONSTANȚA, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia, nr. 182, Parter, 900540, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro,

și

FEDERAȚIA NAȚIONALĂ A SINDICATELOR PORTUARE („FNSP”), cu sediul în Constanța, Incinta Port, Clădirea Bursa Nouă, Parter, tel./fax: 0241/601.081, organizație sindicală reprezentativă la nivelul sectorului de activitate „Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe”.

Având în vedere Proiectul de Master Plan al Portului Constanța (în continuare „Proiect”) transmis spre aprobare Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și publicat pe website-ul instituției, vă transmitem prin prezenta următoarele comentarii formulate de către unii membrii Organizației.

A. Considerații preliminare

Obiectivul unui document ce urmează a produce consecințe economice și sociale pe termen mediu și lung asupra unui obiectiv de magnitudine Portului Constanța, cel mai mare Port al României de la Marea Neagră, și, în final asupra economiei și industriei Statului Român în ansamblul său, nu poate consta în „sprijinirea CN APM în procesul de luare a deciziilor”, ci mai degrabă ar trebui să reprezinte o planificare bazată pe date concrete și reale pentru dezvoltarea Portului.

Cu atât mai mult nu poate fi admis ca Master Planul Portului Constanța să deservească interesele particulare ale CN APM și nici să profite unui număr limitat de operatori portuari, pornind de la premise eronate și fiind bazat pe o analiză incompletă a situației existente și a nevoilor de dezvoltare a întregii infrastructuri de transport naval domeniu public al statului existente în Portul Constanța. Un astfel de proiect având consecințe semnificative, mai ales din punct de vedere economic și implicând investiții majore ce ar urma a se realiza ar trebui să aibă drept scop dezvoltarea Portului Constanța și creșterea atractivității acestuia în raport cu porturile concurente.

Potrivit Consorțiului de consultanță Ernst&Young S.R.L. – Inros Lackner SE (în continuare „Consultant”) se intenționează ca prin Proiect „să se asigure continuitatea dezvoltării portuare, cu exploatarea eficientă a resurselor și infrastructurii existente, orientate spre necesitățile reale ale pieței” și identificarea „valorii adăugate, în termenii activităților comerciale generate și atractivitatea pentru investitori și pentru utilizatorii portului”.

Pentru realizarea unor asemenea obiective, se are în vedere, potrivit aserțiunilor Consultantului cuprinse în Proiect, „evaluarea cererii curente și viitoare în privința infrastructurii și suprastructurii portuare”, fără ca în demersurile realizate în vederea întocmirii Proiectului să se fi purtat discuții cu toate persoanele implicate în desfășurarea activității desfășurate în Portul Constanța, Porturilor Mangalia și Midia.

Apreciam ca prin conținutul său acest Master Plan depășește limitele obiectivului său principal și anume acela de a elabora o planificare strategică pe termen scurt (anul 2020), mediu (2021 – 2030) și lung (2040) pentru întregul Port Constanța. Prin multe dintre referințele și strategiile pe care le cuprinde, Master Planul susține și favorizează în mod vădit doar dezvoltarea anumitor operatori economici, și nu a întregului Port, ca și componentă a sistemului comercial de transport din Europa.

Master Planul ar trebui să fie o strategie generală de dezvoltare a Portului, în timp ce Proiectului nominalizează în mod expres operatorii portuari, face strategii cu privire la dezvoltarea unor dintre aceștia, la mărfurile pe care ar trebui să le opereze.

Luând ca și reper traficul estimat în principal pentru operarea navelor de cereale și containere, dar și creșterea traficului navelor de croaziera ce trec prin Portul Constanța, Proiectul cuprinde reorganizarea terminalelor, utilizarea danelor și mutarea locației anumitor operatori, plecând de la premiza că „majoritatea contractelor de concesiune și de închiriere expiră în 2021 și 2023”. Planificând reorganizarea zonală a Portului, Consultantul apreciază că „operatorii poartă în mod exclusiv răspunderea pentru demontarea dotărilor lor și trebuie să curețe terminalele pe cheltuială proprie”.

Plecând de la astfel de premise comerciale și juridice considerăm că întreaga planificare, strategiile și reprofilarea Portului cuprinse în acest Proiect nu pot fi luate în mod real în considerare.

În acest context, subliniem faptul că subscrisa nu a fost implicată în procesul de realizare a studiilor premergătoare elaborării Proiectului, astfel încât cerințele Comunicării Comisiei privind o



politică portuară europeană 616/2007 care impun ca în ceea ce privește deciziile majore în legătură cu porturile să fie consultate toate persoanele implicate să fie respectate.

Chiar și în cazurile în care au avut loc întâlniri cu unii dintre operatorii portuari membrii ai Organizației noastre, informațiile furnizate de către aceștia nu au fost folosite în toate cazurile. Spre exemplu operatorii MINMETAL și NSS au fost prezenți la întâlnirile organizate de către Consultant o singură dată, timpul alocat fiind extrem de redus raportat la anvergura Proiectului și la cantitatea de informație pe care Consultantul ar fi trebuit să o solicite și preia de la operatori. Mai mult decât atât, informațiile furnizate în mod voluntar de către operatori nu se regăsesc în cuprinsul Proiectului, persoanele participante la întâlniri din partea Consultantului arătând total dezinteres față de aspectele prezentate de către operatori.

Mai mult decât atât, materialul publicat face referiri frecvente la Anexe, care însă nu sunt disponibile spre informare, astfel încât nu se poate aprecia că operatorii portuari ce desfășoară activități în Portul Constanța, porturile Midia și Mangalia au fost informați cu privire la toate aspectele importante ale Proiectului, cu atât mai mult cu cât, potrivit cuprinsului Proiectului astfel de anexe sunt cele care oferă informații detaliate în legătură cu descrierea tehnică, caracteristicile principale, tema de proiectare, devizurile de costuri și planurile de execuție sunt incluse în aceste Anexe la care se face trimitere în mod repetat.

B. Clarificări și probleme generale

Membrii ale căror interese conjuncte le reprezentăm considerăm necesar ca, în legătură cu Proiectul, Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța (în continuare „CN APM”) și/sau Consultantul să formuleze clarificări în ceea ce privește mai multe aspecte conținute în Proiect.

1. Privit în ansamblul său, Proiectul are în vedere realizarea unor investiții totale ce ajung la miliarde de EURO ce ar urma să fie realizate în următorii 20 de ani, fără a lua în considerare istoria recentă și fără a propune soluții concrete de finanțare de natură a acoperii capacitatea financiară limitată a CN APM, ale cărei fonduri provin în mare parte de la bugetul de stat. În acest sens, Consultantul nu a avut în vedere faptul că în ultimii 10 ani CN APM și, respectiv, Ministerul Transporturilor, ca minister de resort, au inițiat proiecte care nu depășesc 200 milioane EURO. În vederea schimbării acestei realități, membrii ale căror interese conjuncte le reprezentăm apreciază că, în cadrul unui proiect precum cel prezentat ar trebui să se regăsească în primul rând propuneri de atragere a fondurilor necesare dezvoltării proiectelor propuse și modalități de implicare a tuturor acționarilor CN APM în finanțarea proiectelor de investiții, urmând ca abia apoi să se efectueze distribuirea de dividende.
2. Consultantul propune realizarea unor investiții majore, fără a avea în vedere, în primul rând întreținerea infrastructurii existente și eficientizarea spațiilor disponibile, raportate la

tehnologii noi de operare. Astfel, Proiectul nu oferă date în legătură cu soluții de eficientizare și atragere a traficului.

3. Consecință a neimplicării efective a tuturor operatorilor portuari și, în special a Organizației, în procesul premergător întocmirii Proiectului constau în faptul că premisele de la care s-a pornit în redactarea Proiectului sunt false sau eronate, având în vedere faptul că CN APM a raportat o creștere a traficului de mărfuri din Portul Constanța și Porturile Midia și Mangalia în ultimii patru ani, ceea ce a condus la greșita provizionare a grupelor de mărfuri operate și la corelarea capacității prezente și viitoare a Portului, raportată la situația hinterlandului, pieței naționale, locale și internaționale.

În scopul exemplificării, menționăm faptul că, în mod greșit au fost avute în vedere de către Consultant următoarele informații ce pot conduce la concluzii fundamentale greșite:

- În tabelul 3.2 – 2 traficul înregistrat la poziția 12 de către operatorul MINMETAL este greșit indicat – 922.939 t în anul 2013, traficul real fiind de circa 3 ori mai mare;
- La punctul 3.2.3.1, la calcularea tonajului de 786.868 au fost avute în vedere exclusiv minereu/cărbunele și lichidele vrac, fără a fi luat în calcul și traficul de cereale;
- La punctul 3.2.3.1 a fost indicat un trafic de 10.041 t realizat de NIVA PRODCOM S.R.L.;
- La punctul 3.2.5 a fost indicat în mod eronat SILOTRANS ca fiind operatorul cu cea mai bună performanță în ceea ce privește volumul de mărfuri primite, realizând 827.000 t/ha. În acest sens această informație ar trebui coroborată cu raportările privind realizările totale și suprafața ocupată de NSS;
- Potrivit tabelului 3.3 – 1 informațiile privind traficul de RO – RO sunt indisponibile la nivelul anului 2005, în condițiile în care CN APM ar trebui să dețină astfel de informații;
- În mod eronat se indică în Proiect faptul că terminalul de ulei vegetal din Dana 19 operat de către operatorul Frial S.A. este terminal de produse petroliere. Mai mult decât atât, datele de trafic, tonajul și capacitățile de depozitare pentru uleiuri vegetale care au fost furnizate consultantilor de către Frial S.A. au fost prelucrate de către Consultant ca fiind pentru produse petroliere și nu pentru uleiuri vegetale. Drept consecință, Proiectul cuprinde măsuri în ceea ce privește traficul de uleiuri vegetale fără a lua în considerare Frial S.A.



Mai mult decât atât, Proiectul cuprinde numeroase inadvertențe și informații care conduc la concluzii cu caracter contradictoriu, cum ar fi:

- Potrivit afirmațiilor cuprinse în Proiect, randamentul Portului Constanța este corespunzător practicilor internaționale în materie, însă nu este posibilă realizarea unei analize realizate individual asupra terminalelor, randamentul acestora nu a putut fi determinat;
- Potrivit punctului 3.9.2 întreaga zonă a portului Constanța este „utilizată intens prin intermediul diverselor terminale”, însă potrivit tabelului 3.9 – 2 gradul de utilizare a portului în 2013 a fost de doar 44% față de potențial, iar concluziile Consultantului conduc la propunerea pe termen scurt de realizare a unor terminale noi.

Având același efect negativ asupra propunerilor efectuate sunt și anumite informații insuficiente sau care se află în vadină contradicție cu realitatea în ce privește starea actuală a infrastructurii de transport naval:

- Informațiile privind starea tehnică a drumurilor sunt mai degrabă sumare și nu sunt însoțite de concluzii clare;
- Potrivit punctului 3.5.3.1 fiecare terminal are acces direct la sistemul de cale ferată
- Tabelul 3.5 – 1 cuprinde informații necorelate cu valorile de trafic sezonier. Nu există rezerve teoretice de capacitate pentru toate stațiile de cale ferată, în special în Portul Constanța Zona A și B în sezonul recoltării cerealelor.

În plus, lipsa unei consultări eficiente cu toți operatorii portuari a condus la propunerea unor soluții nejustificate de rezultatele analizei întregului fenomen existent la nivelul Portului Constanța.

4. Proiectul nu conține niciun fel de soluție în ceea ce privește reducerea taxelor și tarifelor portuare având în vedere forma de organizare CN APM ca societate pe acțiuni al cărei scop principal este acela de a realiza profit. În prezent există peste 35 de taxe aplicate mărfurilor și operatorilor portuari de către CN APM, motiv principal al scăderii atractivității Portului Constanța față de alte porturi europene concurente.
5. Nu doar că Proiectul nu propune soluții de reducere a taxelor și dezvoltare și întreținere a infrastructurii de transport naval, ci, mai mult decât atât, tinde să servească realizării unor interese private precum: realizarea intereselor imobiliare din zona Portului Vechi, majorarea tarifelor suportate de către operatori. Mai mult decât atât, în cuprinsul analizei SWOT realizate de către Consultant se iau în considerare posibile modificări legislative „în favoarea susținerii financiare de implementare a celor mai noi tehnologii”. Astfel în locul



unor propuneri viabile de strategii pentru atragerea de fonduri, se are în vedere realizarea investițiilor viitoare tot din fondurile de la bugetul de stat.

6. Deși la realizarea Proiectului s-au avut în vedere investițiile pe care unii operatori portuari și-au arătat disponibilitatea să le realizeze, Consultantul nu propune și soluții prin care CN APM să își asume garantarea investițiilor private pe care operatorii portuari le realizează.
7. Soluțiile propuse de Consultant în Proiect spre a fi implementate au în vedere în mare parte domeniile cerealelor și containerelor, neglijându-se nevoile de dezvoltare pe care ceilalți operatori portuari le-au identificat în mod permanent. Nu există niciun fel de justificare oferită de către Consultant a faptului că se pune în centrul Proiectului dezvoltarea terminalelor de containere, în condițiile în care, în prezent traficul de containere a atins nivelul de 45 % din capacitatea totală a terminalelor existente la data întocmirii Proiectului, iar hinterlandul nu susține o astfel de dezvoltare. Pentru realizarea unor astfel de investiții este necesară corelarea programului investițional propus de către CN APM și Consultant cu politicile naționale de dezvoltare a transporturilor rutiere, fluviale și feroviare.
8. De asemenea, un punct important al acestei strategii pentru viitor se pare că îl reprezintă schimbarea destinației Portului Vechi. Principalul argument pentru această schimbare îl reprezintă faptul că în acea zonă se află „câteva obiective de patrimoniu industrial de importanță națională”. Nu negăm importanța acestor obiective, dar considerăm că protejarea lor se poate realiza de către autorități și fără a schimba destinația Portului Vechi în zonă turistică. A se aloca zona aferentă danelor 0 – 24 unor obiective strict turistice, este o măsură exagerată comparativ cu traficul navelor de croazieră estimat și importanța turistică, pe care o are, până la urmă, orașul Constanța. În Europa există destinații turistice tradiționale, tranzitate anual de milioane de turiști, care nu au alocate spații atât de întinse pentru activitatea navelor de croazieră, motiv pentru care apreciem că pentru orașul Constanța este mult prea mult a se reprofila întregul Port Vechi doar pentru activitatea turistică. Cu atât mai mult astfel de măsuri nu se justifică din moment ce creșterea traficului de pasageri prin Portul Constanța nu se datorează creșterii atractivității orașului Constanța din punct de vedere turistic, ci mai degrabă este urmarea actualului context socio-politic din Ucraina, navele fiind redirecționate către portul Constanța.
9. În ceea ce privește acest proiect de relocare a operatorilor din zona Portului Vechi, Consultantul a omis faptul că ar urma să se dezvolte o zonă turistică în imediata apropiere a Danei 0, care este dană militară de interes strategic național. În acest context ar trebui aduse clarificări în ceea ce privește respectarea prevederilor legale în materie de siguranță și normelor ISPS.



10. De asemenea, tot în ceea ce privește reorganizarea Portului Vechi și transformarea sa într-o zonă eminentamente turistică, Consultantul propune dezvoltarea unor proiecte în legătură directă cu unele obiective de patrimoniu, astfel cum sunt magazinele construite de Saligny, fără a include în Proiect și o detaliere a surselor financiare care vor urma să susțină implementarea unor astfel de proiecte. Mai mult decât atât, în vederea relocărilor ce ar trebui să aibă loc în legătură cu zona Portului Vechi, Consultantul nu face niciun fel de referire la modalitatea în care se va face aplicarea prevederilor legale în vigoare ce reglementează regimul proprietății private.
11. Consultantul, ori de câte ori propune efectuarea unor relocări ale unor operatori portuari nu face nicio referire la modalitățile de despăgubire a acestor operatori sau de negociere dintre CN APM și operatori.
12. Nu poate fi admis ca în proiectul de Master Plan al Portului Constanța singurele referiri la serviciile de siguranță să fie făcute doar atunci când se face vorbire despre veniturile CN APM și siguranța în porturi.

Se constată astfel ignorarea nevoilor de dezvoltare a serviciilor de siguranță, servicii fără de care nu se poate desfășura traficul de manevre în porturile maritime, aceste servicii aparținând CN APM și fiind încredințate prin contracte societăților de pilotaj, respectiv remorcaj.

Nu se prevăd proiecte de dezvoltare a serviciilor de siguranță, pe termen lung, sau mediu, coroborate cu dinamica prognozată a dezvoltării porturilor maritime.

În acest moment, societățile care asigură serviciile de siguranță, prin contracte cu CN APM se confruntă cu probleme serioase ca:

- Lipsa asigurării de dane de acostare special pentru pilotine și remorchere. Această lipsă este acută în porturile Midia și Mangalia, iar în portul Constanța constatăm alocarea provizorie de dane, cele mai multe necorespunzătoare necesităților de desfășurare a activităților de siguranță. În Proiect, nu se face nici-o referire privitoare la asigurarea cheurilor destinate special navelor tehnice (pilotine, remorchere, etc.).
- Nu există prevederi referitoare la asigurarea unui program de modernizare a navelor care concură la desfășurarea serviciilor de siguranță, în condițiile în care multe nave care activează în acest moment sunt depășite din punct de vedere moral, iar starea lor tehnică este discutabilă în numeroase cazuri.
- În acest moment se constată existența unor mari dificultăți în aprovizionarea cu combustibili și lubrifianți a pilotinelor și remorcherelelor, în porturile Constanța, Midia și Mangalia neexistând stații de aprovizionare din 2010. În actualul proiect de Master Plan nu se prevede nimic pentru rezolvarea acestei probleme.



Nu este posibil să se facă referiri la modele de dezvoltare din porturile Europei de vest și să fie ignorate politicile ferme privitoare la serviciile de siguranță întâlnite în porturi ca Rotterdam, Hamburg, Marsilia și multe altele, modele de dezvoltare sustenabilă la nivel mondial. Considerăm imperativă includerea în Master Plan Port Constanța a unei direcții de dezvoltare armonioasă a serviciilor de siguranță, precum și asigurării condițiilor de dezvoltare a acestor servicii.

Este necesar să se stabilească distinct armonizarea modului de desfășurare a serviciului de pilotaj nave maritime cu modelele europene, prin stabilirea unui mod de coordonare unitară a traficului, prin participarea piloților la activitatea VTS, așa cum se întâlnește regulat în porturile europene, modele ca cel olandez, belgian și bulgar fiind cele mai apreciate prin eficiența lor.

13. Se apreciază necesară dezvoltarea proiectelor cu privire la modernizarea danelor de categoria „A”.
14. În ce privește dezvoltarea terminalelor RoRo, Proiectul cuprinde o serie de inadvertențe și nu are în vedere faptul că există un drept de folosință recunoscut prin hotărârea Înaltei Curți de Casație și Justiție în favoarea societății UMEX S.A. asupra danelor RoRo3 și 4. O astfel de decizie ar trebui avută în vedere la evaluarea consecințelor pe care reprofilarea danelor RoRo 3 și 4 le produc.
15. De asemenea Master Planul nu propune măsuri concrete pentru sprijinirea eficientă a operării mărfurilor agabaritice, segment de mărfuri cu o dinamică aparte ce presupune adoptarea atât a unor măsuri pe termen scurt, cât și implementarea unor proiecte pe termen lung.
16. Potrivit Părții a IV –a a Proiectului, Consultantul propune „reducerea cheltuielilor operaționale și de mentenanță la un nivel minim care să asigure menținerea în condiții normale a activității celor doi operatori portuari și, mai important, a șantierului naval” și mai mult decât atât, „nu recomandă o dezvoltare viitoare a portului”. Având în vedere faptul că Portul Mangalia face parte din porturile României de la Marea Neagră și faptul că există interes din partea unor operatori portuari pentru dezvoltarea ulterioară a acestuia, este inadmisibil ca printr-un proiect de anvergură Master Planului să se propună diminuarea investițiilor în infrastructura de transport naval ce alcătuiește Portul Mangalia. Cu atât mai mult, Consultantul nu a avut în vedere acordarea unor despăgubiri operatorilor portuari ce desfășoară activitatea în zona respectivă pentru eventualele relocări.

C. Aspecte speciale

C. Aspecte speciale

1. Cu privire la traficul de containere din Portul Constanța avut în vedere în Proiect facem următoarele mențiuni.

1.1. Poziția deținută de CSCT este una de cvasi-monopol și aceasta în principal datorită unor restricții privind accesul navelor în danele Terminalului de Containere SOCEP - cauza o reprezintă nerespectarea cotelor de proiect privind adâncimile în șenalul navigabil de acces și în zona danelor.

Aducerea adâncimilor la cotele de proiectare, conform Planului de Dezvoltare deja aprobat, coroborată cu realizarea amplului Program de investiții aflat în implementare, cu termen limită 2016, ce cuprinde, fără a se limita la acestea, următoarele:

- 7 milioane euro pentru un pod de containere nou și modern destinat să crească capacitatea de operare până la nave de 10.000 TEU;
- 3,3 milioane euro pentru modernizarea unuia din cele 3 poduri existente;
- 1,1 milioane euro pentru modernizarea flotei de stivuitoare de containere goale și pline: 1 stivuitoare de containere goale și 2 stivuitoare de containere pline;
- 2,6 milioane euro pentru 2 manipuloare de containere pe pneuri;
- 1 milion euro pentru un soft de gestionare terminal de tip ERP;
- 0,5 milioane euro pentru o flotă de 6 transportatoare de terminal care vor crește capacitățile de operare ale Terminalului SOCEP până la nave de 10.000 TEU. Astfel se vor elimina limitările existente și frecvent reclamate de către potențiali clienți.

1.2. Prin calitatea serviciilor oferite și aplicând o politică comercială de tipul “win – win” operatorul portuar SOCEP a reușit să surmonteze dezavantajele date de restricțiile de acces și în ultima perioadă se evidențiază o creștere importantă a volumului de containere operate.

1.3. SOCEP este un operator de containere competitiv și o alternativă viabilă pentru CSCT deoarece:

- Deține o bună infrastructură rutieră și de CF;
- Deține forța de muncă calificată (în meserii și calificări unde timpul de formare este de ani de zile);



- Are experiență de peste 23 ani în operarea unui terminal de containere (a fost primul terminal de containere din Portul Constanța);
- Posedă un portofoliu de clienți și dezvoltă relații comerciale de 23 ani de zile.

Considerând cele expuse mai sus și analizând cele cuprinse în Master Plan se susțin următoarele:

- a. Propunerea privind relocarea SOCEP într-un nou terminal pe „insulă” nu este varianta cea mai fezabilă și oportună, nici pentru CN APM - implicit SOCEP, nici pentru piața de containere.
- b. Este clar că CN APM poate -cu resurse financiare mult mai mici- să creeze premisele pentru o piață competitivă în operarea de containere.
- c. Plecând de la situația existentă și statusul actual al danelor din Portul Constanța Sud-Agigea, evoluția traficului în perioada următoare și principiul enunțat al utilizării în comun de terminale, SOCEP își arată disponibilitatea - pe termen mediu, de a investi în parteneriat cu CN APM în viabilizarea danelor 126-130 pentru a extinde terminalul actual utilizat de către DP World - CSCT. Astfel, cu o investiție mult diminuată pentru CN APM, ar fi în piață 2 operatori comparabili, cu rezultate directe în creșterea competitivității.
- d. Pe termen lung putem participa alături de CN APM la o investiție într-un nou terminal de containere pe „insulă”, atunci când volumul de marfă și contextul de piață îl vor cere, în condiții avantajoase pentru ambele părți și cu beneficii pentru operatorii din piața de containere.

Operatorul Portuar SOCEP, membru al Organizației, solicită includerea în Master Plan a investiției SOCEP: „Terminal de stocare și operare cereale cu capacitatea de 100.000 tone la baza molului II” din Portul Constanța Nord, ca care operatorul o consideră integrată în conceptul de cluster de cereale constituit în acea zonă a Portului.

2. Capitolul 3 punctul 3.10.3 la poziția 1 are în vedere proiectul „Consolidarea, stabilizarea și amenajarea zonelor adiacente Portului maritim Constanța aflate în administrarea CN APM”, proiect realizat în colaborare cu municipalitatea, motiv pentru care ar trebui detaliată participarea fiecărei părți la realizarea acestui proiect și sursele de finanțare ale acestuia, astfel încât să se evite realizarea unui proiect cu perspectivă imobiliară pentru municipalitate, cu neglijarea nevoilor urgente ale Portului Constanța. De asemenea membrii ale căror interese le reprezentăm solicită Consultantului și/sau CN APM să detalieze modalitatea de recuperare a investiției și beneficiul pe care realizarea unui astfel de proiect îl are asupra comunității portuare.



3. Capitolul 11 tabelul 11.2 – 2 punctul 20 propune realizarea proiectului de extindere a digului de larg al Portului Tomis și amenajarea accesului, investiție ce nu poate fi justificată atât timp cât Portul Tomis este concesionat pentru o valoare de 2000 EURO/lună către o anumită firmă.
4. Capitolul 12 punctul 12.15.4 având titlul marginal „Terminal de GNL în Portul Constanța” și, respectiv capitolul 15 punctul 15.2 având titlul marginal „Programul în curs, de investiții și dezvoltare, al CN APM Constanța”, cuprind proiecte pe care Consultantul le apreciază irelevante din punctul de vedere al întocmirii Master Planului Portului Constanța. În acest nu există o justificare pentru includerea acestor proiecte în Master Plan.
5. Capitolul 13, punctele 13.3 având titlul marginal „Lucrări pentru schimbarea destinației portului vechi” și, respectiv 13.5 – „Reamplasarea terminalului de la Dana de Gabare”, ambele privitoare la situația portului vechi apreciem necesare clarificări și completări din partea Consultantului și/sau CN APM în ceea ce privește fundamentarea din punct de vedere al eficienței economice, al aplicării prevederilor legale în vigoare și comercial a unor astfel de acțiuni viitoare, cu considerarea situațiilor litigioase existente în prezent sau a proiectelor de investiții aflate în curs de desfășurare la data întocmirii proiectului. În acest sens, ar trebui ca într-un document de o asemenea anvergură și având implicații economice semnificative asupra activității desfășurate în Portul Constanța, cel mai mare port al României de la Marea Neagră, să fie detaliate sursele de finanțare ce urmează a susține viitoare reprofilări și relocări, astfel încât asemenea măsuri să fie corelate cu atribuțiile legale și statutare sau care emană din Contractul de concesiune încheiat între CN APM și Ministerul Transporturilor (MT) într-o asemenea măsură încât măsuri punctuale să nu se răsfrângă asupra taxelor de operare sau închiriere. Cu atât mai mult cu cât pentru reamplasarea unora dintre operatori, în speță, CANOPUS START, s-au luat în calcul acordarea unor compensații, trebuie aduse clarificări în ceea ce privește fundamentarea unor compensații ce ar urma să fie acordate altor operatori situați în zona vizată.
6. Capitolul 15, având titlul marginal „Programul de măsuri pe termen scurt” cuprinde enumerarea unor investiții pe termen scurt referitoare la obiective de interes punctual și local propuse de către CN APM, fără a include și o justificare temeinică a unor astfel de investiții, precum și sursele financiare avute în vedere pentru realizarea acestor obiective și modalitatea de recuperare a investițiilor ce au componente singulare de interes.
7. Capitolul 15 punctul 15.2 având titlul marginal „Programul în curs, de investiții și dezvoltare, al CN APM Constanța”, include la poziția 6 proiectul de mărire a adâncimilor apei în șenal și în radă, cu mențiunea însă, că Master Planul urmează un alt concept în legătură cu această problemă. Având în vedere necesitatea capitală atât pentru creșterea traficului de mărfuri, cât mai ales pentru siguranța operațiunilor derulate în Portul



Constanța pe care astfel de investiții o au, este inadmisibil ca în Proiect să se submineze importanța acestor operațiuni. Cu atât mai mult, este nejustificată atragerea unor fonduri în valoare de peste 38 de milioane de EURO pentru proiectul de întreținere a adâncimilor, în condițiile în care potrivit poziției 25 de la același punct se propune achiziția de nave dragare specializate. Derularea defectuoasă a unor proiecte de anvergură se răsfrânge asupra tarifelor percepute de către CN APM operatorilor portuari, motiv pentru care Proiectul ar trebui să propună o viziune clară asupra modului de realizare a unor investiții capitale.

8. Capitolul 15 punctul 15.2 poziția 12 „dezvoltarea insulei în Portul Constanța”, presupune construirea unui pod de legătură între malul vestic și insulă. Având în vedere că singura cale de acces în danele 91-92 este reprezentată de canalul peste care se va construi podul, trebuie avut în vedere faptul că acest pod va trebui să aibă o înălțime de cca 28 m de la luciul apei, în caz contrar ajungerea navelor la danele menționate devenind imposibilă.
9. Capitolul 15 punctul 15.2 poziția 18 propune realizarea unui cheu la gura de acces a Canalului Dunăre - Marea Neagră, fără a se fundamenta necesitatea unui astfel de proiect.
10. La Capitolul 16 punctul 16.3 din Proiect, având titlul marginal „Întreținerea pereților de chei și planul de management”, se consideră necesară lămurirea noțiunii „în colaborare cu operatorii” având în vedere faptul că atât timp cât pereții de cheu nu se închiriază către operatorii portuari, iar CN APM încasează taxe de cheiaj de la fiecare navă. Astfel, din cuprinsul Master Planului Portului Constanța trebuie să reiasă în mod clar faptul că operatorii portuari urmează să trebuie să colaboreze la realizarea „Planului de management” de întreținere doar sub formă operativă și nu și financiară, CN APM fiind unica entitate responsabilă de realizarea investițiilor de întreținere a pereților de chei și planul de management.
11. La Capitolul 16 punctul 16.5 din Proiect, având titlul marginal „Întreținerea și construirea de instalații petroliere la est de CSCT”, având în vedere faptul că există deja șantierul GSP ce are ca obiect de activitate reparații și construcții, se consideră necesară detalierea unui astfel de proiect, alături de motivele ce au stat la baza propunerii incluse în Proiect. De asemenea, Consultantul nu face referire în acest context la soluții viabile de finanțare și nici la entitatea care va realiza investițiile necesare pentru dezvoltarea unui astfel de proiect.
12. Capitolul 22, punctele 22.3 – „Dezvoltarea terminalului de bitum” și, respectiv 22.4 – „Reamplasarea terminalului de gaz Callatis/Dezvoltarea terminalului GPL” nu cuprinde o detaliere clară în ce privește sursele de finanțare necesare unor astfel de demersuri și, în plus nu sunt avute în vedere prevederile legale și contractuale existente la data redactării Proiectului. În acest sens, Proiectul propune încheierea unor contracte de „subînchiriere



**Constanta
Port Operators
Association**

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”
Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro

Încheiate între MIDIA MARINE TERMINAL și TRANSBITUM”, în condițiile în care contractele în vigoare nu permit subînchirierea. Mai mult decât atât nu sunt luate în considerare surse financiare care să acopere potențialele compensații ce ar trebui acordate, având în vedere faptul că CN APM este cea care propune relocări. În mod particular, în ceea ce privește reamplasarea CALLATIS, Proiectul nu are în vedere faptul că zona vizată pentru relocare este o zonă neamenajată, astfel încât sunt necesare investiții semnificative în infrastructură, ce ar profita unui operator unic.

În concluzie, apreciem că Master Planul Portului Constanța pornește de la premize parțial greșite, propunând o strategie de dezvoltare care favorizează doar anumite categorii de mărfuri, în detrimentul unei dezvoltări integrate a întregii infrastructuri de transport naval astfel încât să se crească atractivitatea Portului Constanța față de porturile concurente.

Considerăm necesară reevaluarea Master Planului și considerarea tuturor observațiilor transmise prin prezenta și punerea în dezbatere a strategiilor de dezvoltare propuse astfel încât să se ajungă la finalitatea propusă de către Consultant, anume, ca principalii beneficiari ai Master Planului Portului Constanța să fie operatorii portuari.

Vă stăm la dispoziție pentru discuții ulterioare.

Cu stimă,

**Organizația Patronală
“Operatorul Portuar” Constanța**

Presedinte,



**Federatia Nationala
a Sindicatelor Portuare (“FNSP”)**

Presedinte

