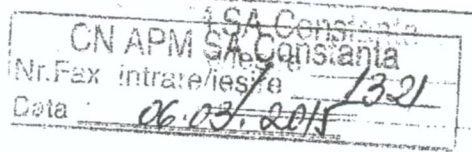




Building a better
working world

Ernst & Young SRL
Clădirea Bucharest Tower Center, Etaj 22
Bd. Ion Mihaiache nr. 15-17, Sector 1
011171 București, România

Tel: +40 21 402 4000
Fax: +40 21 310 7193
office@ro.ey.com
ey.com



EY 4056/04.03.2015

Compania Nationala „Administratia Porturilor Maritime” Constanța SA
Incinta Port, Gara Maritimă, 900900, Constanța, România

Ref. Răspuns Memoriei transmise de către Operatorii Portuari din Portul Constanța

Pentru a răspunde observațiilor și comentariilor primite din partea Organizației Patronale și a unbra dintre operatorii de terminale referitor la Master Planul Portului Constanța, dorim să menționăm încă de la început obiectivul general, rolul acestuia ca document strategic și câteva considerente ce stau la baza elaborării acestuia.

Astfel, obiectivul general îl constituie elaborarea unei planificări strategice pe termen scurt, mediu și lung pentru Portul Constanța (până în 2020, 2030, respectiv 2040), în condițiile asigurării unei continuități a dezvoltării portuare, cu exploatarea eficientă a resurselor și infrastructurii existente, orientate spre necesitățile reale ale pieței, apt să deservească deopotrivă cerințele naționale, dar și pe cele ale hinterlandului său, în condiții de eficiență și în contextul competiției cu alte porturi și al globalizării.

Trebuie să se înțeleagă că Master Planul nu este un document restrictiv.

Cele trei porturi (Constanța, Midia și Mangalia) funcționează într-un mediu comercial dinamic și este esențial ca acestea să dețină flexibilitatea necesară adaptării la cerere, în contextul concurenței comerciale. În consecință, rolul Master Planului este de a sprijini CN APM Constanța în procesul de luare a deciziilor.

CN APM Constanța va decide ulterior cum va pune în aplicare strategia și proiectele propuse, în urma analizei individuale a fiecăruia dintre proiecte.

Master Planul actual este fundamentat pe o bază comună de cunoștințe la momentul realizării studiului, 2014 - 2015. Acesta reprezintă o gândire structurată și recomandări, iar rezultatele vor trebui revizuite în mod dinamic atunci când noi date vor fi disponibile.

Revizuirea ar trebui făcută cel puțin la începutul fiecărui ciclu/ perioade economice (termen mediu / termen scurt) și oricând apar schimbări semnificative de situație care necesită atenție, spre exemplu: finalizarea lucrărilor de îmbunătățire a navigației pe Dunăre sau apariția unui puternic interes comercial de a finanța infrastructură nouă și de a atrage volume adiționale de marfă (volume care la momentul actual se poate să nu fi fost luate în considerare).

Referindu-ne la observațiile formulate de diferiți operatori de terminal, prezentăm în continuare următoarele aspecte:

În ceea ce privește observațiile privind **analiza incompletă a situației existente sau insuficiența informațiilor** din documentul pe baza căruia sunt formulate aceste observații, menționăm că documentul depus la Agenția de Protecție a Mediului este o versiune preliminară a Master Planului pentru Portul Constanța. De asemenea, conținutul acestui document a fost stabilit în funcție de baza de informații necesară Agenției pentru Protecția Mediului pentru a determina efectele proiectelor propuse asupra mediului. Din acest motiv, documentul nu conține toate rapoartele intermediare ce au stat la baza analizei, informațiile respective nefiind necesare pentru Evaluarea Impactului asupra Mediului. Așadar, considerăm că observațiile legate de nivelul insuficient de informații sau faptul că analiza situației existente este incompletă nu pot fi considerate valide, acestea fiind bazate pe un document al cărui scop este exclusiv de a prezenta propunerile de proiecte în vederea determinării impactului asupra mediului înconjurător.

Acest lucru este valabil și pentru afirmațiile cu privire la lipsa analizei surselor de finanțare pentru proiectele propuse și aspecte legate de tarife și taxe portuare, care sunt parte componentă a unui raport intermediar.

Mențiunea legată de faptul că Master Planul nu propune soluții prin care CN APM să-și asume garantarea investițiilor private pe care operatorii le realizează nu este justificată deoarece această garantare a investițiilor nu se află sub răspunderea CN APM și de asemenea nu constituie obiectivul acestui proiect.

Mai mult, aceste observații nu iau în considerare faptul că rapoartele preliminare/intermediare ale proiectului reprezintă documente interne ale CN APM și nu documente publice.

Cu privire la afirmația că în demersurile realizate în vederea întocmirii proiectului nu s-au purtat discuții cu toate persoanele implicate în desfășurarea activității în Porturile Constanța, Mangalia și Midia, specificăm următoarele:

- În vederea planificării întâlnirilor cu operatorii portuari au fost selectați primii 25 dintre aceștia în funcție de volumul de mărfuri manipulate în 2013, volumul cumulativ fiind de aproximativ 50 milioane tone în 2012, reprezentând mai mult de 90% din totalul mărfurilor manipulate în cele 3 Porturi.
- Consultantul a transmis prin intermediul CN APM cereri oficiale pentru întâlniri cu operatorii portuari.
- În total, au avut loc pe parcursul proiectului 23 de întâlniri cu operatorii portuari din porturile Constanța, Midia și Mangalia. Lista participanților precum și perioada de desfășurare sunt anexate acestei comunicări. Au fost realizate minute ale întâlnirilor respective ce au fost transmise către Beneficiar și către participanți pentru validare.
- Mai mult decât atât, în perioada de analiză a situației existente au fost transmise chestionare către operatorii de terminale, iar informațiile furnizate de către aceștia au fost folosite ca date de intrare pentru anumite analize. Chestionarele au fost transmise către Beneficiar și anexate la Raportul de Analiză a situației existente.

În plus față de consultările publice specifice procedurii de mediu, CN APM va lansa o invitație către Organizația Patronală și operatorii de terminale, scopul acesteia fiind de a prezenta principalele concepte ce stau la baza elaborării Strategiei de dezvoltare, dar și de a răspunde întrebărilor venite din partea reprezentanților comunității portuare.

În ceea ce privește afirmația că Master Planul trasează strategii pentru dezvoltarea unor operatori portuari și stabilește mărfurile pe care aceștia ar trebui să le opereze, proiectele și măsurile propuse au fost identificate și definite în urma unei analize detaliate și riguroase a situației existente în port, pe baza estimării capacității de operare a diferitelor tipuri de mărfuri raportată la estimările de trafic.

Așadar, proiectele au fost formulate pentru a răspunde necesităților de dezvoltare a Portului per ansamblu, fără a se face distincție între diferiții operatori. În acest context trebuie menționat faptul că anumite strategii, pentru a fi aliniate principiilor de planificare și zonare a portului, pot face referire directă la activitatea anumitor terminale. Aceste tipuri de proiecte se încadrează în categoria celor de modernizare și eficientizare a Infrastructurii portuare.

Facem mențiunea că Master Planul propune atât proiecte de mentenanță și modernizare a infrastructurii existente ce includ atât infrastructura portuară, cât și infrastructura rutieră și feroviară din limitele porturilor, cât și proiecte de dezvoltare ce răspund viitoarelor nevoi de infrastructură identificate în urma analizelor. Acestea din urmă sunt bazate pe Studiul de Trafic elaborat de către Consultant prin care sunt identificate tendințele de dezvoltare ale mărfurilor, cât și volumele în care vor fi manipulate acestea până în anul 2040. Așadar, proiectele de dezvoltare au fost propuse ulterior identificării mărfurilor cu importanță strategică și potențial de creștere ce ar susține dezvoltarea celor trei porturi în cauză. Aceste proiecte de dezvoltare reprezintă măsuri de atragere a acestor mărfuri de importanță strategică, nu măsuri pentru dezvoltarea anumitor operatori.


Memoriile primite din partea operatorilor susțin că proiectul Schimbarea Destinației Portului Vechi are ca principal argument recondiționarea unor obiective de patrimoniu industrial de importanță națională. Necesitatea schimbării destinației Portului Vechi se bazează în mod special pe o zonare ineficientă a portului și pe faptul că adâncimea existentă a apei, spațiile de depozitare disponibile, atât direct la dâna, cât și în spatele acestora, precum și suprafața de apă limitată care să permită manevrarea navelor nu permit manipularea modernă și eficientă a mărfurilor în Portul Vechi. Obiectivele care se doresc a fi atinse prin rededicarea Portului vechi sunt în esență următoarele:

- Dezvoltarea Portului Vechi într-o zonă urbană, de afaceri și de recreere, legată de centrul istoric al orașului.
- Sporirea valorii centrului istoric al orașului Constanța și promovarea de noi investiții.
- Conservarea clădirilor istorice ale Portului vechi și modernizarea lor în scopuri comerciale și integrarea lor în noua zonă urbană.
- Realizarea unor bune conexiuni rutiere ale Portul Vechi cu centrul orașului.
- Creșterea valorii turistice generale a orașului Constanța, mai ales traficul navelor de croazieră

În ceea ce privește Portul Mangalia, s-au constatat o serie de limitări și deficiențe după cum este prezentat în raportul făcut public. Acestea generează operațiuni de manipulare a mărfurilor ineficiente ce nu pot aduce beneficii de ordin comercial sau economic pentru CN APM Constanța și pentru România. Prin urmare nu se recomandă o dezvoltare viitoare a portului, ci o reducere a 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. Raportul nu propune închiderea Portului Mangalia, ci recomandă o posibilă relocare a celor doi operatori, din nou, în vederea creșterii eficienței operațiunilor.

Va multumim si va stam la dispozitie pentru orice alte clarificari.

Cu stima,

 Andrei Bencheha-Malaies

Director Executiv Ernst & Young SRL, lider al asocierii Ernst & Young SRL și Inros Lackner AG.