



Nr. 3879/27.02.2018

Catre: Dna. Claudia TAPARDEL
**COMISIA PENTRU TRANSPORT SI TURISM
PARLAMENTUL EUROPEAN**

Subiect: Impactul negativ asupra economiei Romaniei al neefectuării lucrărilor de dragaj
de către Autoritățile Bulgare pe sectorul de Dunare aflat în responsabilitatea lor

Stimata Doamna,

Subscrisa, ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION”, 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@portbusiness.ro, reprezentată legal prin Președinte, organizație reprezentativă la nivelul sectorului de activitate „Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe”, membră a Federației Române a Patronatelor din Domeniul Aero – Naval (FRPAN), a Confederației Naționale a Patronatului Roman (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentată atât în Consiliul Economic și Social cât și în comisiile de dialog social din cadrul ministerelor și autorităților publice la nivel local, dar și membră a FEPORT (Federation of European Private Port Operators) și a Pro Danube International,

În calitate de reprezentant legitim al membrilor noștri, respectiv cei mai importanți agenți economici din Portul Constanța,

Si avand in vedere importanta sectorului naval pentru economia Romaniei si a Dunarii in mod special, pentru functionarea acestui sector de activitate si pentru dezvoltarea portului Constanța,

Revenim la Memoriul nr. 3565 din data de 14 august 2017, privind navigabilitatea pe Dunare si problemele intampinate pe sectorul aflat in responsabilitatea autoritatilor bulgare, comunicat de catre organizatia noastra, alaturi de toate celelalte organisme reprezentative din acest sector de activitate, in atenta tuturor autoritatilor competente ale Statului Roman (respectiv Guvernul Romaniei, Ministerul Transporturilor, Ministerul Afacerilor Externe, Administratia Prezidentiala, Comisia pentru Transporturi si Infrastructura a Camerei Deputatilor, Comisia pentru Transporturi si Energie a Senatului Romaniei)

Si va solicitam respectuos, ca in calitatea dumneavoastra de europarlamentar, reprezentant al Statului Roman, sa va implicati urgent, in vederea solutionarii acestei situatii ce afecteaza economia Romaniei.



In cursul anului 2017, am aflat cu satisfactie despre vizita in Bulgaria a domnului Alexandru Razvan Cuc - Ministrul Transporturilor.

A fost pentru prima oara in ultimii ani cand un Ministru al Transporturilor din Romania efectueaza o vizita in Bulgaria avand ca principal obiectiv discutarea cu autoritatile bulgare a situatiei privind asigurarea adancimilor de navigatie pe sectorul comun romano – bulgar al Dunarii.

In timpul discutiilor autoritatile bulgare au informat delegatia romana ca vor depune toate eforturile pentru finalizarea licitatiei privind atribuirea contractului de lucrari de dragaj, pe sectorul aflat in responsabilitatea partii bulgare, pentru asigurarea adancimilor minime de navigatie si ca vor aloca sumele necesare pentru efectuarea acestor lucrari in viitorii trei ani.

Avand insa in vedere modul in care autoritatile bulgare au tratat aceasta problema in ultimii ani, **am fost convinsi ca si de aceasta data aceste promisiuni vor ramane fara finalitate.** In sprijinul acestei afirmatii va prezentam in continuare modul in care autoritatile bulgare au actionat pentru a-si indeplini obligatiile privind asigurarea conditiilor de navigatie pe sectorul aflat in responsabilitatea lor.

a. In anul 2012, Ministerului Transporturilor din Romania, urmare a scaderii adancimilor apelor Dunarii si declararii situatiei de urgenta, a solicitat guvernului bulgar sa aprobe efectuarea unui minim de lucrari de dragaj pentru deblocarea situatiei, cu fonduri alocate de la bugetul de stat al Romaniei. Solicitarea de aprobare a lucrarilor a fost transmisa catre partea bulgara in luna mai, iar aprobarea a fost acordata in luna septembrie, dupa ce situatia de urgenta trecuse.

Chiar si in aceste conditii autoritatile romane (Administratia Fluviala a Dunarii de Jos (AFDJ) – Galati) a efectuat un minim de lucrari de dragaj care in timp, au avut rezultate benefice pentru navigatie.

b. In acelasi an, urmare a demersurilor facute de organizatiile profesionale din Uniunea Europeana, a transportatorilor fluviali si a operatorilor de marfuri, cu ocazia intalnirii ministrilor de transport din Statele Membre – Luxembourg 07 iunie 2012 – la initiativa Vicepresedintelui Comisiei Europene S. Kallas si a Comisarului pentru politica regionala J.Hahn, a fost semnata o Declaratie Comuna de catre ministrii de transport din statele riverane Dunarii (din partea Bulgariei Declaratia a fost semnata de catre domnul ministru Ivaylo Moskovsky) referitoare la „Asigurarea lucrarilor de intretinere a infrastructurii de navigatie pe Dunare „in textul caruia ministrii semnatori isi luau angajamentul, printre altele, sa:

- asigure executarea lucrarilor de intretinere necesare pe senalul navigabil al Dunarii;
- asigure conditiile minime de navigatie;
- stabileasca in cursul anului 2013 procedurile de actiune transfrontaliere pentru situatiile de urgenta;
- monitorizeze implementarea acestor masuri prin intermediul Strategiei Dunarii Aria Prioritara 1.a si prin Comisia Dunarii;

Din pacate niciuna din aceste actiuni nu au fost nici macar incepute de catre partea bulgara.

c. In aceste conditii Ministerul Transporturilor din Romania a solicitat autoritatilor bulgare o autorizatie similara cu cea din 2012 pentru a efectua lucrari de dragaj, cu bani de la bugetul de stat al Romaniei, pentru sectorul administrat de partea bulgara. Autoritatile bulgare nu au mai transmis niciun raspuns (nici de aprobare nici de negatie).



d. Vazand ca nici in anul 2014 nu se executa lucrari de dragaj de catre partea bulgara si pentru a evita o noua blocare a navigatiei a fost transmisa o scrisoare de protest, similara cu cea din anul 2012, tuturor institutiilor care ar fi putut interveni pe langa autoritatile bulgare pentru solutionarea situatiei.

Ca urmare a acestui demers a fost organizata o intalnire intre Ministerele de Transport din Romania si Bulgaria (la data respectiva ministrul transporturilor din Bulgaria era domnul Ivaylo Moskovsky) sub patronajul doamnei Karla Peijs – coordonatorul coridorului Rin Main Dunare.

La finalul intalnirii a fost semnat un Memorandum (inca un document) prin care cele doua Parti isi luau angajamentul sa asigure fondurile necesare, sa execute lucrarile de intretinere si sa demareze in cel mai scurt timp procedurile pentru amendarea Acordului din anul 1955 intre Guvernele celor doua State.

Conform traditiei, Partea Bulgara nu a respectat niciuna din obligatiile asumate. Nu au fost alocate fonduri pentru lucrarile de intretinere nici in anul 2014 si nici in anul 2015.

e. In luna iunie 2016, in cadrul Conferintei TEN-T Days organizata la Rotterdam de catre Olanda, care asigura presedintia UE , si DG MOVE a avut loc, la initiativa Comisarului pentru Transporturi – doamna Violeta Bulc o reuniune a ministrilor de transport din tarile riverane Dunarii, unde a fost discutata din nou situatia navigatiei pe Dunare. Cu acest prilej, ministrul transporturilor din Bulgaria – domnul Ivaylo Moskovsky – a informat ca autoritatile bulgare nu pot asigura sumele necesare pentru lucrarile de dragaj, dar ca va transmite autoritatilor romane aprobarea pentru efectuarea lucrarilor de dragaj in conditii similare celor din 2012. Autorizatia a fost transmisa la inceputul lunii iulie. In baza acestei autorizatii, Ministerul Transporturilor din Romania a demarat procedurile pentru obtinerea fondurilor necesare. In momentul in care aceste fonduri au fost aprobate si AFDJ Galati a vrut sa inceapa lucrarile, **partea bulgara a anuntat ca autorizatia nu mai este valabila si este necesar sa se obtina o noua autorizatie.** In aceasta situatie lucrarile nu au mai putut fi executate si banii au fost pierduti.

f. In luna martie 2017, urmare demersurilor facute de reprezentantii DG MOVE, ministrul bulgar al transporturilor de la acea data, domnul Hristo Aliev a anunta ca a lansat o licitatie pentru efectuarea lucrarilor de dragaj pe Dunare, procedura de licitatie urmand a fi finalizata in luna mai 2017.

In luna mai, la conducerea Ministerului Transportului din Bulgaria a revenit domnul Ivaylo Moskovsky. Procedura de licitatie s-a amanat pentru o data care nu a fost precizata. In momentul de fata nu sunt fonduri alocate pentru contractul care ar urma sa fie semnat la finalul procedurii de licitatie.

Mentionam ca Romania dispune de un sector de Dunare de cca. 1100 km (45% din totalul sectorului navigabil al Dunarii cca. 2400 km) care asigura legatura directa cu alte 9 state din Europa, 20 de porturi fluviale, din care in Braila, Galati, Tulcea si Sulina pot opera si nave maritime si de doua canale navigabile Dunare – Marea Neagra si Poarta Alba – Midia care fac legatura cu Marea Neagra si in special cu portul Constanta. Tot acest sistem poate fi o oferta importanta de infrastructura de transport a Romaniei.

Fluviul Dunarea, portul Constanta si porturile fluviale romanesti pot juca un rol important avand in vedere ca:

- Romania se afla la granita de est a UE iar Dunarea si portul Constanta constituie puncte de intrare din/spre Orientul mijlociu si Orientul indepartat;
- Portul Constanta poate fi considerat „portul la Marea Neagra” al statelor riverane Dunarii – Austria, Ungaria, Slovacia, Serbia, Moldova care nu au iesire la mare;
- Portul Constanta si porturile fluviale joaca un rol important in activitatea de comert exterior si tranzit al marfurilor prin Romania.



Prin poziția sa la contactul dintre spațiul euroatlantic și cel euroasiatic, la gurile Dunării și la Marea Neagră, România se află la intersecția unor importante axe de importanță geopolitică:

- *axa fluvială a Europei pe direcția nord vest – sud est*, reprezentată de Dunăre, Rhin, Canalul Dunăre – Main – Rhin și Dunăre - Marea Neagră, una dintre principalele axe geostrategice spre care va gravita viitoarea Europă;
- *axa nord – sud*, ce asigură conexiunea spațiului scandinav-baltic cu cel limitrof Mării Negre, care la nivelul Poloniei poate fi racordată la Canalul Rhin – Main – Dunăre;
- *axa est – vest*, care permite accesul imenselor resurse de hidrocarburi din Bazinul caspic dar și țărilor din spațiul caucazian prin portul Constanța către țările UE;
- *axa sud est – nord vest*, care prezintă un interes deosebit pentru Turcia și pentru țările din Orientul Apropiat pentru accesul către UE prin portul Constanța și teritoriul României;
- *axa Extremul Orient – Europa de Est*, ce poate transforma "poarta românească" în a patra poartă de intrare a Japoniei în Europa (după Rotterdam, Hamburg și Trieste);
- *axa Marea Caspică – Marea Neagră – Marea Mediterană*, care, alături de axa est – vest traversează Caucazul și Turcia, cu terminale în porturile turcești de la Marea Neagră și Marea Mediterană.

Toate aceste axe geostrategice, chiar dacă unele sunt mai puțin evidente în prezent, intersectează zona litoralului românesc, respectiv Marea Neagră și bazinul inferior al Dunării canalizându-se către țările din centrul și vestul Europei. În acest context Sistemul Port Constanța, Canalul Dunare – Marea Neagră, Dunare ocupă o poziție de prim ordin.

Din păcate, inacțiunea autoritatilor bulgare nu face decât să ducă spre colaps într-un ritm foarte rapid acest Sistem.

Pentru exemplificare va prezentăm mai jos câteva cifre elocvente ca rezultat al neefectuării lucrărilor de dragaj și a blocării navigației.

a. foarte multe nave au fost blocate pe perioade lungi de timp (între 40 și 90 de zile) sau navigația s-a desfășurat pe perioade mult mai lungi decât cele normale în intervalul iulie – septembrie pe sectorul cuprins între Km 375 și Km 610:

- 2011- 27 nave propulsate - 205 barje și slepuri - 205.612 tone marfă;
- 2012
august 53 nave propulsate - 139 barje și slepuri - 68.132 tone marfă;
septembrie 174 nave propulsate - 380 barje și slepuri - 314.223 tone marfă;
- octombrie 42 nave propulsate - 98 barje și slepuri - 81.452 tone marfă
- 2013
iulie - 37 nave propulsate - 118 barje și slepuri - 136.477 tone marfă
august - 56 nave propulsate - 148 barje și slepuri - 153.190 tone marfă
- 2015 - 194 nave propulsate - 1.381 barje și slepuri - 940.120 tone marfă
- 2016 - 108 nave propulsate - 834 barje și slepuri - 722.248 tone marfă

Principalele categorii de marfă blocate au fost minereu, carbune, produse petroliere, cereale.



In aceasi zona navele turistice de pasageri care efectueaza croaziere pe Dunare avand ca destinatie finala Delta Dunarii (cca 50 motonave in fiecare an) au fost obligate sa se opreasca, pasagerii au fost debarcati si transportati in zona Deltei si retur la nava cu trenul.

Neefectuarea lucrarilor de dragaj influenteaza in mod negativ industria romana (transportul de materii prime – costuri suplimentare de transport si nerespectarea graficelor), agricultura (exportul de cereale – costuri de transport mai mari) tranzitul de marfuri spre si dinspre portul Constanta, activitatea de turism din Delta Dunarii, rezultatele financiare ale administratiilor portuare, companiilor de navigatie si de operare portuara.

-COMBINATUL ALUM TULCEA

-consum lunar cca. 100.000 tone; fata de o incarcatura de 16.000 tone/convoi si o durata normala de transport de 36 de ore pe relatia Constanta - Tulcea in perioadele cu adancimi reduse, se incarca doar 10.000 tone/convoi iar durata de transport creste la 3 zile;

-COMBINATUL SIDERURGIC GALATI (ARCELORMITTAL)

a. minereu de fier pe relatia Constanta – Galati

-incarcatura pe convoi se reduce de la 16.000 tone la 10.000 tone;

-durata de transport creste de la 1 zi la 2-3 zile.

b. transport laminate pe relatia Galati – Bulgaria/ Serbia

-volumul de transport se reduce de la 25.000 tone pe luna la 6.000 tone pe luna;

- creste durata de transport/ nu se respecta termenele de livrare.

PORTURI DUNARENE – PORT CONSTANTA (amonte / aval)

-transport cereale/transport ingrasaminte;

Pe sectorul cuprins intre Km 670 – 300 durata de transport a crescut de la 2 zile la 7 zile.

O mare parte din productia de grau se transporta spre portul Constanta cu mijloace auto care presupun costuri mult mai mari decat daca s-ar utiliza transportul fluvial.

Intreruperea navigatiei are repercusiuni negative asupra competitivitatii portului Constanta – intirzieri in sosirea marurilor in transport fluvial, stationari prelungite a navelor maritime si implicit costuri suplimentare pentru proprietarii de nave si marfuri.

Lipsa predictibilitatii transportului fluvial are ca efect redirectionarea unui volum important de marfuri spre alte porturi din Europa.

MARFURI DE TRANZIT PRIN PORTUL CONSTANTA

- carbune cocsificabil pentru Combinatul de la Dunajvaros (Ungaria) partial redirijat spre portu Bakar (Croatia);
- materii prime pentru Combinatul de la Smederevo (Serbia) partial redirijate prin portul Burgas;
- laminate din Austria/Polonia pentru India/Rusia redirijate catre porturi din Marea Adriatica.



O mare parte din marfurile care se operau prin portul Constanta sau marfuri care potential ar fi putut fi tranzitate prin port via transport pe Dunare au fost redirectionate spre alte porturi sau alte mijloace de transport:

- a. Combinatul Voest Alpine – Austria utilizeaza cam 10 - 11 mil. tone minereu si carbune;
-pana in anul 2014 se transportau prin portul Constanta cca 400.000 tone. Transportul s-a sistat;
-3-4 mil. tone se transporta cu trenul din Ucraina pana la Bratislava si apoi se incarcau pe barje;
-2,5 mil. tone de minereu de fier din Brazilia si 500.000 tone carbune din SUA se deruleaza prin portul Koper (Croatia).
- b. Combinatul US Steel Kosice - importa 2 mil tone de minereu de fier. Tranzitul marfii prin portul Constanta a fost sistat. Marfa se deruleaza prin portul Hamburg.
- c. Combinatul Duna Ferr Dunajvaros – importa minereu de fier din Ucraina si carbune din SUA.
-minereul de fier se transporta pe calea ferata din Ucraina;
-pana in anul 2013 prin portul Constanta se derula 1,4 mil.tone carbune. In momentul de fata se mai deruleaza prin portul Constanta maxim 500.000 tone pe an. Restul a fost redirectionat prin portul Koper de unde se transporta cu trenul pana la Combinat;
- d. cărbunele energetic din Rusia pentru termocentralele din Ungaria și Austria;
- e. minerale neferoase – magnezita din Algeria și Turcia pentru Austria - se realizau peste 200.000 tone pe an prin portul Constanta; din 2011 transportul s-a sistat;
- f. Austria exportă inclusiv în Turcia peste 500.000 tone de oțel pe an din care pe Dunăre max. 20.000 tone;
- g. îngrășăminte: firma Borealis - Austria exportă în Turcia cca. 50 containere pe săptămână cu polietilenă și polipropilenă – ruta e prin Trieste;
- h. automobile:
-Turcia exporta cca. 3000 de masini lunar catre Austria/Germania (Bavaria). Transportul se face prin portul Koper si apoi cu trenul pana la destinatie;
-uzinele Dacia si Ford si-au aratat interesul de a transporta automobile pe Dunare spre portul Constanta si spre Europa Centrala. In conditiile actuale nu se poate asigura ritmicitatea transportului;
- i. cereale – o mare parte din exportul de cereale din Ungaria, Croatia, Serbia a fost transferat spre porturile Koper/Rijeka sau Rotterdam;
- j. srot de soia pentru Serbia, Slovacia, Ungaria cca 1.000.000 tone anual se transporta pe apa din portul Rotterdam. Este exemplul cel mai elcovent. Cineva ar trebui sa isi puna intrebarea de ce se alege o ruta (Rotterdam – Serbia) cu lungimea de 2600 km, cu gabarite relativ mici pentru navigatie si unde se tranziteaza prin 73 de ecluze fata de o ruta de 1200 km, cu gabarite mari de navigatie si cu numai 4 ecluze;
- k. transport de containere – este practic inexistent pe Dunare pana in Austria.



Astfel, Dunărea nu reprezintă în acest moment, din cauza problemelor de infrastructura existente pe sectorul din administrarea Bulgariei, o opțiune de transport pentru multi traderi iar operatorii economici suferă mari prejudicii din cauza problemelor de infrastructura din zona.

Este vorba, pe de o parte, despre pierderi majore ale operatorilor economici care utilizează Dunărea dar și de mari prejudicii rezultând din beneficii nerealizate - dacă avem în vedere clienții mari care evita tranzitarea Dunării/a portului Constanta, ținând cont de aceste problemele de infrastructura.

Fata de cele de mai sus consideram ca este necesara interventia la nivel inalt a autoritatilor romane pe langa conducerea Comisiei Europene pentru reglementarea acestei situatii in sensul in care autoritatile bulgare sa isi indeplineasca obligatiile privind asigurarea functionalitatii infrastructurii de transport sau sa permita neconditionat autoritatilor romane sa efectueze lucrarile de dragaj pentru a evita blocarea in fiecare an a navigatiei pe Dunare.

În toate documentele programatice și în legislația de baza a Comisiei Europene privind politica în transporturi a Comisiei Europene se precizează în mod clar că unul dintre obiectivele prioritare în domeniul transporturilor îl constituie asigurarea unei infrastructuri competitive (întreținerea și modernizarea celei existente și construcția de noi infrastructuri), eliminarea obstacolelor de natura fizică și administrativă și dezvoltarea transportului fluvial.

CARTEA ALBĂ a Transporturilor 2011 - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor

2.5. Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil: puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de GES

(3) Un procent de 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50 % până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate.

Regulamentul (ue) nr. 1315/2013 al parlamentului european și al consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport

Articolul 10

Priorități generale

(1) În dezvoltarea rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:

- (a) asigurarea unei accesibilități și a unei conectivități sporite pentru toate regiunile Uniunii, ținându-se seama de cazurile specifice ale insulelor, ale rețelelor izolate și ale regiunilor slab populate, îndepărtate și ultraperiferice;
- (b) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității acestora;
- (c) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
- (d) promovarea utilizării eficiente și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
- (e) îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al siguranței, securității, eficienței, climei și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor



sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap, precum și al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;

2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:

(c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei transeuropene de transport și concurența.

Cand un Stat Membru nu respecta principiile Uniunii si legislatia comunitara, este demarata procedura de infringement. Ce se intampla insa cand un Stat Membru nu respecta politica de transport a Uniunii cu care anterior a fost de acord?

In acest sens, consideram ca se impune sesizarea Directiei pentru Concurenta a Comisiei Europene.

Va stam la dispozitie pentru orice intalnire necesara clarificarii celor de mai sus, cat si in vederea sustinerii pe orice cale a solutionarii acestei situatii, ce afecteaza economia Romaniei, in primul rand.

Va multumim.

Cu deosebită stima,

**Organizatia Patronala
CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION
Presedinte,**

