



Nr. 12/13 Ianuarie 2020

Către: MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

**În atenția: Domnului Lucian Nicolae BODE
Ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor**

**Spre știință: Direcția de Transport Naval
Doamnei Gabriela MURGEANU - Director**

Ref: Subiecte de interes strategic pentru Portul Constanța

Stimate Domnule Ministru,

Stimată Doamnă Director,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANȚA 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 (în continuare denumită „**Organizația CPBA**”), reprezentată legal prin Președinte, Viorel PANAIT, 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 Român (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentați 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 Pro Danube International,

Reprezentând o majoritate de cel puțin 2/3 din operatorii portuari din Portul Constanta și cuprinzând deopotrivă atât marii investitori locali, cât și grupurile internaționale prezente prin investiții locale în acest Port, acoperind un segment social de mai mult de 10.000 de români, angajați ai acestor companii, cu impact orizontal și vertical în economia națională,

Având în vedere că în prezent, România este o țară de tranzit pentru mărfuri, ceea ce înseamnă că mărfurile în volume mari ar trebui să utilizeze căile de trafic în ordinea eficienței lor, după cum sunt și recomandările UE, infrastructura fluvială și apoi cea feroviară și rutieră, altfel spus, conform tendinței globale:

„Marfa de pe căi ferate și drumuri, vine din porturi”

Ținând totodată cont că acesta este sectorul cu cele mai puține fonduri atrase de la EU, dar care însă se poate cel mai repede alinia și armoniza la strategia națională și internațională actuală,

Vă transmitem prezenta scrisoare, pentru a vă solicita respectuos implicarea în problemele existente în prezent în domeniul naval și acordarea acestui sector de activitate a atenției pe care o merită.





În acest sens, considerăm oportună stabilirea unei întâlniri pentru a putea detalia și dezbate o serie de subiecte de interes comun pentru sectorul naval, pe care le vom expune în mod succint în cele ce urmează.

1. Coridoarele internaționale de transport care tranzitează România

Trebuie avut în vedere impactul coridoarelor de transport internaționale, inclusiv din rețeaua TEN-T, asupra politicii tarifare, vamale și comerciale aplicabile Portului Constanța, dar și pe traseul acestor coridoare din România.

Este necesară dezbateră și implementarea unor soluții pentru atragerea și securizarea fluxurilor de mărfuri, care să asigure, în mod primordial:

- (i) navigabilitate continuă pe Dunăre, deblocarea porțiunilor în acele cazuri în care navigabilitatea este afectată în perioadele când se înregistrează un nivel scăzut al apei;
- (ii) facilități în ceea ce privește transportul feroviar;
- (iii) crearea unor alianțe strategice, ce vor dezvolta și atrage coridoare de marfă – pot fi menționate în acest sens Porturile de la Marea Neagră din Georgia ca și bottleneck, dar și interesul în piețele de la Marea Caspică și adiacente lor. Portul Constanța, dar și Dunărea, ca arteră principală, precum și Canalul Dunăre – Marea Neagră reprezintă legătura firească și naturală între porturile georgiene, ca și singura cale și Centrul și Vestul Europei. Totodată, această legătură reprezintă o soluție optimă în cazul unei eventuale închideri a Strâmtoarelor.
- (iv) consolidarea legăturilor cu porturile din Egipt, de la Marea Mediterană și prin intermediul acestora, în legătură cu zona de Nord-Vest a Africii;
- (v) asigurarea ieșirii Moldovei la mare, prin România sau asigurarea hinterlandului Moldovei;
- (vi) politică tarifară și vamală coerentă susținută de către Stat.

2. Strategia navală națională a României

În acest sens, este necesară realizarea unei strategii navale naționale, urmată de implementarea și legiferarea în mod corespunzător a acesteia. Este necesară implicarea în acest proces a întregii comunități portuare, precum și a specialiștilor în domeniu, împreună cu ansamblul autorităților de reglementare, sub tutela Ministerului Transporturilor, cu scopul final de a defini un document programatic.

O astfel de strategie ar avea consecințe atât în ceea ce privește nivelul produsului intern brut (PIB), a taxelor datorate bugetului central și local, dar și în crearea unor noi locuri de muncă.

Adoptarea unei strategii navale naționale este justificată, de asemenea, prin raportare la importanța transportului maritim în cadrul economiei, ca urmare a eficienței sale prin prisma costurilor generate, dar și a capacității de transport a mărfurilor. Cu titlu de exemplu, distanțele de transport parcurse, folosind aceeași cantitate de energie, sunt mult mai mari în cazul transportului maritim – 370 km, spre deosebire de 300 km acoperiți folosind căile feroviare sau 100 km în cazul transportului rutier. Totodată, durata și costurile aferente sunt semnificativ mai scăzute în cazul transportului mărfurilor pe căi navigabile comparativ cu transportul acestora pe căile feroviare.

În cadrul acestei strategii, este importantă, de asemenea, deblocarea și finalizarea procedurilor privind Master Planul General de Transport și Master Planul Portului Constanța.

Importanța acestuia din urmă rezidă tocmai în obiectivul principal al acestuia și anume realizarea unei planificări strategice a porturilor maritime românești pe termen mediu și lung (până în anul 2040). Se vor avea în vedere condițiile asigurării unei continuități a dezvoltării portuare, cu exploatarea eficientă a resurselor și





infrastructurii existente, orientate spre necesitățile reale ale pieței, dar și pe cele ale hinterlandului Portului Constanța, în condiții de eficiență și în contextul competiției cu alte porturi.

3. **Respectarea Legii nr. 235/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Guvern nr. 22/1999, în ceea ce privește criteriile de selecție și recrutare a membrilor organelor de conducere ale administrațiilor**

Observăm cu nespusă îngrijorare faptul că, deși cadrul legislativ presupune proceduri de recrutare și criterii stricte de selecție pentru ocuparea unor astfel de poziții de management, acestea sunt preluate de persoane neavizate și total nepregătite, creând un posibil blocaj, cu efecte distrugătoare și ireversibile pe termen lung, în timp ce în Porturile Europene, marfa este principalul scop și nu interesele personale ale unor grupuri obscure.

Pentru dezvoltarea coerentă viitoare a portului Constanța și pentru atingerea obiectivelor de performanță stabilite în strategia de dezvoltare economică a portului, în cazul procesului de recrutare trebuie avute în vedere competențele profesionale, sociale și personale, cât și criteriile obligatorii privind expertiza în acest sector de activitate.

Astfel, trebuie avute în vedere următoarele:

- (i) criteriile cu caracter obligatoriu introduse prin art. 42 alin. (4) din OG nr. 22/1999 ce trebuie cuprinse în procedura de selecție și recrutare a acestor membri;
- (ii) problemele apărute în aplicarea OG nr. 22/1999 și soluțiile ce se impun a fi identificate și aplicate în mod corespunzător;
- (iii) aplicarea întocmai a prevederilor legale, verificarea conformității acestei aplicări și a caracterului echidistant al acesteia, fără favorizarea unor interese individuale, precum și impactul acestor prevederi imperative asupra deciziilor deja adoptate.

4. **Implementarea efectelor Legii nr. 235/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Guvern nr. 22/1999 și a Regulamentului (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor**

În acest sens, trebuie avută în vedere implementarea unor măsuri de securizare a intereselor Statului Român, **prin încheierea unor acte adiționale**, în cadrul contractelor de concesiune încheiate între Ministerul Transporturilor, în calitate de administrator al domeniului public al Statului, și administrațiile portuare, acolo unde există asemenea concesiuni.

Subsecvent, ne referim la **implementarea Comisiilor de monitorizare a concesiunii**, pentru punerea în aplicare a dispozițiilor art. 42 alin. (2) din OG nr. 22/1999, prin prisma obligației de control a modului de executare a contractelor de concesiune, dar și a Regulamentului.

Având în vedere obligațiile ce revin autorităților publice ale Statului Român prin raportare la politicile generale de dezvoltare impuse la nivelul întregii Uniuni Europene, adoptarea tuturor măsurilor ce se impun pentru implemenarea comisiilor de monitorizare, trebuie să constituie o prioritate în cadrul politicii adoptate de către Ministerul Transporturilor.

Înființarea acestor comisii de monitorizare a concesiunii este de natură a asigura protejarea proprietății publice a statului și eficientizarea administrării acestuia și răspunde obligațiilor impuse Statului Român nu doar prin legislația internă, dar și prin prevederile normelor europene în materia politicilor publice în domeniul transportului naval.





5. Fonduri europene nerambursabile pentru sector public și privat în Portul Constanța

Având în vedere publicarea **Ghidului Solicitantului pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație, dezvoltarea infrastructurii și suprastructurii portuare și a infrastructurii locale intermodale/multimodale** aferent Obiectivului Specific 1.3 (O.S.) Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală, este deosebit de importantă sprijinirea investițiilor private în sectorul naval.

Însă, întârzierea oferirii unor clarificări atât de utile operatorilor portuari privați, privind Ghidul de aplicare și condițiile specifice de accesare a fondurilor, cât și lipsa colaborării autorității portuare cu sectorul privat, ar urma să genereze pierderea acestor fonduri și totodată efecte negative majore asupra activității portuare, cu implicații imediate asupra traficului de mărfuri din portul Constanța.

6. Politica tarifară

Reproiectarea politicii tarifare trebuie să aibă în vedere tariful corect al escalei unei nave în portul Constanța și să respecte cel puțin următoarele principii:

- alocarea corectă a costurilor administrației către beneficiarii unor servicii, prin tarifele practicate;
- utilizatorii infrastructurii să nu fie ținuți să plătească ineficiența administrațiilor în legătură cu gestionarea investițiilor realizate și costurilor generate de acestea, costuri care se răsfrâng în nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii;
- stoparea practicii prin care aceleași costuri sunt recuperate, în mod direct sau indirect, de mai multe ori prin multiplicarea lor la fundamentarea tarifelor practicate cu operatorii portuari sau beneficiarii de orice fel (armatori, etc.), fiind necesară în acest sens eliminarea oricăror costuri ascunse din tarife.

7. Concretizarea și implementarea unei interfețe unice de transmitere a datelor la nivel portuar

Este necesară dezvoltarea unei aplicații informatice de tipul Port Community System, o interfață unică (integrată) de autorizare și transmitere a datelor, care va facilita schimbul de informații între administrația portuară, ceilalți participanți portuari și autoritățile relevante. Va fi asigurat astfel accesul permanent la toate datele și informațiile privind operațiunile portuare, procedurile vamale, controalele tehnice și procedurile de obținere a certificatelor și, totodată, va fi asigurată înregistrarea și cunoașterea în timp util a acestor date, de către toate părțile interesate.

8. Pavilionul Românesc

Climatul politic și economic din România ultimelor două decenii a avut un impact devastator atât asupra sectorului transporturilor navale, maritime și pe căi navigabile interioare cât și asupra industriei portuare. Astfel, în cei aproape 30 de ani care s-au scurs din decembrie 1989:

- administrația maritimă a României a ajuns de la 302 nave de transport maritim și 70 de nave de pescuit oceanic înmatriculate sub pavilion român la **zero nave**. Dispariția calității de armator și a deprinderilor de natură tehnică ce decurg din această calitate a administrației maritime a României, depersonalizarea și deprofesionalizarea resursei umane care populează instituțiile de resort au determinat efecte în cascadă. Astfel, mediului legislativ aplicabil sectorului maritim autohton este desprins de cel internațional prin neadoptarea și netranspunerea la termenele asumate a unor importante convenții din domeniul maritim: Convenția MLC 2006, Convenția WR;



- România are înmatriculată sub pavilion cea mai numeroasă dar și cea mai învechită flotă de transport pe căi navigabile interioare.

9. Servicii de siguranță portuară

Autoritatea Navală Română este o autoritate autofinanțată, activă și din punct de vedere comercial și dependentă de veniturile tarificate pentru atribuții de siguranță navigației. Existența agendei personale a managementului, în absența unei politici asumate pe liniile de forță ale unei administrații maritime, siguranța navigației și protecția mediului, a generat efecte care ar fi ilare, dacă nu ar fi dramatice și dacă nu ar distorsiona piața serviciilor de siguranță. Astfel, Autoritatea Navală s-a opus oricărei limitări de vârstă, atât în cazul piloților, cât și în cazul navelor, devenind suporterul piloților aflați la vârsta senectuții și al remorcherelor de manevră de peste 50 de ani, cu acte de convenție falsificate. Efecte:

- creșterea costurilor de escală a navelor maritime în Portul Constanța prin autorizarea a 4 firme de pilotaj, totalizând un număr de 125 de piloți, (față de un maxim 50 necesar) dintre care aproximativ 30% sunt peste 65 de ani;
- creșterea riscurilor de producere de accidente grave (avarierea infrastructurii portuare și chiar blocarea porturilor);
- Există, oricând, un potențial caz CMA Debussy sau QUEEN HIND în așteptare.

10. Politica de transport a României nu respectă Convenții internaționale

Întârzieri mai mari de 3 ani în implementarea unor Convenții internaționale aplicabile domeniului maritim, obligații asumate de România: Convenția Maritimă a Muncii 2006, Convenția Internațională de scoatere a epavelor 2015 - lucru care determină imposibilitatea navelor maritime sub pavilion român de a părăsi apele internaționale ale României, generând prejudicii majore pentru companiile românești armatoare, companii care se pot îndrepta în instanță împotriva statului, pentru recuperarea prejudiciilor.

Considerând cele de mai sus, care sunt doar câteva dintre aspectele care au nevoie de o intervenție foarte rapidă din partea Ministerului Transporturilor, vă rugăm să notați că în timp ce Portul Constanța stagnează din punct de vedere al dezvoltării și creșterii importanței zonei ca și hub comercial/logistic, porturile concurente din Marea Neagră (Burgas și Varna din Bulgaria, Batumi și Poti din Georgia, Samsun și Trabzon din Turcia, Odessa, Ilichevsk și Yuzhny din Ucraina și Novorossiysk din Rusia), Marea Adriatică (Rijeka din Croația, Koper din Slovenia și Trieste din Italia), Marea Egee (Pireu din Grecia) și Marea Nordului (Rotterdam din Olanda, Hamburg din Germania și Antwerp din Belgia) se dezvoltă într-un ritm foarte rapid.

Numai printr-o cooperare foarte strânsă între operatorii portuari, Administrația Portului Constanța și Ministerul Transporturilor se poate găsi varianta corectă de dezvoltare sustenabilă a Portului Constanța. Fiecare zi de întârziere în sensul cooperării nu face decât să ne îndeparteze atât ca și investitori privați dar și ca Stat Român, de obiectivul principal, adică acela de punere a Portului Constanța pe harta porturilor Europene dezvoltate și cu potențial economic.

Prin urmare, având în vedere cele expuse anterior, vă solicităm respectuos organizarea unei întâlniri cu reprezentanții Organizației CPBA în vederea discutării problematicii existente la nivelul Portului Constanța, astfel cum au fost enumerate punctual mai sus, dar și a necesității identificării măsurilor, respectiv a deciziilor ce se impun a fi luate pentru soluționarea acestora.

Totodată, menționăm faptul că aspectele pe care dorim să le dezbatem au fost expuse în mod succint prin prezenta scrisoare și tocmai de aceea solicităm oportunitatea de a le detalia în cadrul unei întâlniri.



Justificăm oportunitatea acestei întrevederi prin prisma interesului nostru prioritar reprezentat de dezvoltarea Portului Constanța, prin creșterea fluxurilor de mărfuri, utilizarea cât mai eficientă și la maximum a capacității sale, cât și de menținerea acestuia la un nivel competitiv pe piețele din domeniu.

Vă stăm la dispoziție pentru organizarea întâlnirii la sediul Ministerului Transporturilor, după cum veți considera necesar și oportun și vă rugăm să ne informați în legătură cu data și ora pe care le stabiliți pentru întâlnirea solicitată.

Cu stimă,

Organizația Patronală CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION

prin Președinte

Viorel PANAIT

