

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A TRANSPORTURILOR NAVALE DIN ROMÂNIA

| | |
|---|--------|
| Preambulul realizării „Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale” | pag.3 |
| Definirea „Obiectivelor specifice” | pag.7 |
| Rezultatele proiectului | pag.8 |
| Realizarea Strategiei | pag.10 |
| Activități principale | pag.11 |
| Sursa de finanțare | pag.14 |
| Evaluarea Strategică de Mediu | pag.15 |
| Diverse ??? | pag.16 |

LISTA ACRONIMELOR

| | |
|---------|--|
| CFR | Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA |
| CNADNR | Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA |
| CNSR | Cadrul Național strategic de referință |
| ESM | Evaluare strategică de mediu |
| ETIS | Sistem European de Informații în Transporturi |
| FC | Fondul de Coeziune |
| FEDR | Fondul european de dezvoltare regională |
| IFI | Instituții de Finanțare Internaționale |
| IFP | Inițiative de Finanțare Privată |
| JASPERS | Asistență comună pentru susținerea proiectelor în regiunile europene |
| MNT | Modelul național de transport |
| MPGT | Master Plan General de Transport |
| MTIC | Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor |

| | |
|-------|---|
| OD | Origine-Destinație |
| POS-T | Programul Operațional Sectorial „Transport” |
| PPP | Parteneriat public-privat |
| TEN-T | Rețeaua Transeuropeană de Transport |
| CDMN | Canalul Dunăre – Marea Neagră |
| CPAMN | Canalul Poarta Albă – Midia–Năvodari |

Preambulul proiectului „Strategia de dezvoltare a transporturilor navale” din România

Poziționată în SE Europei, România dispune de 245 de kilometri de litoral maritim la Marea Neagră și aproximativ 1.045 de kilometri de Dunăre – aproximativ 40% din totalul de 2.400 ai fluviului. În cei 245 de kilometri de litoral maritim, România are 3 porturi maritime – Constanța, Midia, Mangalia – și unul fluvio-maritim – Sulina. În sectorul românesc al Dunării se află 20 de porturi fluviale dintre care 4 – Sulina, Tulcea, Brăila, Galați – pe Dunărea maritimă. Portul Constanța beneficiază de o conexiune directă cu fluviul Dunărea, printr-o construcție hidrotehnică de 64 de kilometri - Canalul Dunăre Marea Neagră. De asemenea, portul Midia este conectat cu Canalul Dunăre Marea Neagră printr-o construcție hidrotehnică – Canalul Poarta Albă – Midia.

- România este geografic poziționată la granița de est a Uniunii Europene deci portul Constanța poate fi considerat poarta de est a Europei pentru volumele de mărfuri spre și dinspre orient;
- Portul Constanța ar putea fi considerat portul de la Marea Neagră – HUB de tranzit/ **HUB Energetic** – al unor state riverane Dunării care nu au ieșire la mare – Ungaria, Serbia, Cehia, Slovacia, Austria;
- Portul Constanța și porturile fluviale joacă un rol important în activitatea de comerț exterior și tranzit al mărfurilor prin România;

II. România este un furnizor tradițional de resursă umană specializată în transporturile navale, atât maritime cât și fluviale.

În perioada anterioară anului 1989, când transporturile navale erau considerate prioritate națională, România utiliza o amplă infrastructură destinată formării, instruirii și perfecționării continue în domeniul transporturilor navale: învățământ preuniversitar de specialitate – licee de marină înființate atât în orașe port aflate pe cursul Dunării: Orșova, Giurgiu, Galați, Brăila, Tulcea, cât și în Constanța la care se adăuga un liceu militar de marină în Constanța – învățământ superior de marină: Institutul de Marină Mircea cel Bătrân – un centru de instruire destinat pregătirii continue la Constanța, școli profesionale pentru personal de specialitate nebrăvetat – ofițer radiotelegrafist, marinar, motorist, ajutor mecanic. Pentru exemplificarea atenției acordate personalului de la bordul navelor de transport maritim: facultatea de medicină din București pregătea, în cadrul secției militare, personal medical dedicat flotei de transport maritim.

Cifra de școlarizare pentru fiecare instituție de învățământ era stabilită pe bază de comandă socială, nevoia de resursă umană în unitățile din sectorul naval de activitate.

Post 1989, sistemul de învățământ de marină din România a înregistrat un colaps la baza piramidei, învățământul specializat preuniversitar, generat de absența legăturii între resursa umană produsă de instituțiile de învățământ și locurile de muncă în flota maritimă sau în unitățile de transport fluvial sau alte activități conexe, odată acestea privatizate sau desființate. În mod paradoxal, în România există două instituții de învățământ superior de specialitate, în speță Academia Navală Mircea cel Bătrân și Universitatea de Marină Civilă, ale căror cifre de școlarizare nu sunt corelate cu accesul absolvenților pe piața internațională a resursei umane din domeniul transporturilor navale.

În absența navelor de transport maritim înmatriculate sub pavilion român, rolul de administrație maritimă pe care Ministerul Transporturilor îl exercită prin Autoritatea Navală Română s-a diluat, România ajungând, printre altele, în situația de-a implementa cu întârzieri de ordinul anilor a unor convenții maritime internaționale, obligații asumate la nivelul Organizației Maritime Internaționale.

Absența navelor de transport maritim înmatriculate sub pavilion român diluează calitatea produsului de educație pe care instituțiile de învățământ superior îl furnizează și pune sub semnul întrebării inserția absolvenților în flota mondială, motivată atât prin scăderea standardului de educație cât și prin dificultatea satisfacerii stagiului de practică la bord (minim 12 luni), condiție necesară accedării la examenul de brevet de ofițer maritim.

Statistic, resursa umană provenită din România și activă în transportul naval este, la nivelul anului 2020 de 39.000 de persoane deținătoare de documente valabile, din care: aproximativ 17.000 personal navigant maritim, 13.500 personal navigant pe căi navigabile interioare, restul constând în personal maritim portuar sau personal navigant maritim sau fluvial auxiliar. În proporție de peste 75% această resursă umană navigă la bordul navelor maritime sau fluviale sub pavilion străin, indigenând estimat în România între 600 și 800 de milioane de euro anual, aproximativ 0.25% din PIB. Dinamica acestei resurse umane și a veniturilor pe care aceasta le importă în țară este pusă sub semnul întrebării de aspectele menționate anterior, rezumate în concluzia: absența unei strategii naționale care să conștientizeze importanța, inclusiv financiară, a acestei îndeletniciri de înaltă specialitate pentru România și care să stabilească o foaie de parcurs pentru dezvoltarea standardului de pregătire și competență a personalului navigant român și care să faciliteze inserția acestuia la bordul navelor având în vedere și provocările care se prefigurează în viitor.

III. România operează cea mai numeroasă și cea mai îmbătrânită flotă de transport fluvial de pe căile navigabile din Europa

În vederea sprijinirii procesului decizional privind dezvoltarea durabilă a transportului naval în România, pentru asumarea și operaționalizarea rolului de administrație maritimă a României, pentru menținerea și dezvoltarea cantitativă și calitativă a resursei umane din transporturile navale, pentru dezvoltarea activității de transport maritim sub pavilion român ca fiind o activitate importantă pentru modul de viață în România, pentru definirea unui produs național portuar al României, argument pentru atragerea fluxurilor de marfă pe căile navigabile și prin porturile românești și dezvoltarea durabilă a zonei de influență a porturilor, este necesar ca MTIC să aibă la dispoziție o strategie de dezvoltare, care să fie concretizată prin:

- Analizarea reconfigurării modului de organizare și funcționare a sistemului de transport naval din punct de vedere al construcției instituțional și a responsabilităților instituțiilor din domeniul naval, al fluenței procesului decizional și al reglementărilor;

- Direcții de configurare a administrației maritime a României în vederea atingerii obiectivelor naționale în domeniul maritim și crearea cadrului legislativ și operațional favorabil înmatriculării navelor de transport maritim sub pavilion român, taxa unică de pavilion, similar celor 19 state ale Uniunii Europene care stimulează activitatea de transport maritim sub propriul pavilion;
- Direcții de dezvoltare/programe de investiții/proiecte specifice transportului maritim cu nave înmatriculate sub pavilion român și aflate în proprietatea statului român, care să diminueze la un minim acceptabil dependența statului român de factori terți în situații de urgență de natură energetică sau de apărare și care să asigure stagiul la bordul navelor maritime pentru absolvenții sistemului de învățământ de marină din România;
- Direcții de dezvoltare/programe de investiții/proiecte specifice transportului pe căi navigabile interioare, menite reînnoirii capacităților de transport fluvial sub pavilion român și consolidarea rolului armatorilor români pe piața europeană, angajatori de resursă umană specializată;
- Direcții dedicate de consolidare a poziției României de furnizor de resursă umană specializată în domeniul transporturilor navale și al activităților conexe acestuia;
- Definirea politicii portuare a României, a produsului național portuar, argument pentru atragerea de fluxuri de mărfuri captive și în tranzit;
- Direcții de dezvoltare/programe de investiții/proiecte specifice căilor navigabile interioare și specifice fiecărui port în parte, prin măsuri de politică a transporturilor, inclusiv politici comerciale, pe termen scurt, mediu și lung precum și printr-o analiză privind.

Strategia va fi asumată, sub forma unui document programatic, legal constituit, ce va asigura coerență și implicare a României, ca și zonă preponderent de tranzit/intrare pentru mărfuri, cu posibilitatea corelării sale la segmentele industriale, agricole, energetice, locale și internaționale.

Strategia va avea la bază atragerea mărfii și facilitarea coridoarelor de transport și nu obținerea profitului, cu impact în PIB și strategia națională, în funcție de gradul de conștientizare, implicare, aplicare și dezvoltare, pe orizontală.

Strategia de Dezvoltare transporturilor navale, denumită în continuare STRATEGIE, va ajuta la pregătirea și implementarea următorului Program Operațional de Transport aferent perioadei de programe 2021 – 2027, reconfigurarea modului de organizarea a sistemului transporturilor navale din România, prioritizarea, pregătirea și planificarea implementării proiectelor de infrastructură portuară și de căi navigabile.

De asemenea se urmărește dezvoltarea unei politici comerciale adecvate, integrată cu politica de dezvoltare teritorială și a economiei din aria de influență/hinterland a fiecărui port în parte și optimizarea investițiilor în funcție de potențialul de dezvoltare a fiecărui port.

STRATEGIA va lua în considerare direcțiile strategice ale politicii europene de transport menționate în documentele relevante ale Uniunii Europene: Cartea albă a transportului european din 2001 (COM(2001)0370), revizuirea acesteia din iunie 2006 (COM(2006)0314) și Cartea albă a viitorului transportului european care schițează direcții strategice de dezvoltare a unui sistem european de transport eficient până în 2050 (COM(2011)0144). Documentele accentuează nevoia de a limita efectele nocive ale creșterii volumelor de transport prin dirijarea acestora către moduri de transport mai puțin poluante – transport pe căi navigabile interioare sau transport maritim costier. STRATEGIA va lua în considerare, de asemenea, rezoluția Parlamentului European cu privire la strategia europeană

pentru mobilitatea în condițiile a zero – emisii, adoptată în decembrie 2017, rezoluție care responsabilizează sistemele naționale de transport pentru realizarea investițiilor în transporturi intermodale, scoțând în evidență importanța digitalizării în asigurarea transportului modal sustenabil.

De asemenea, STRATEGIA va lua în considerare prevederile relevante din Master Planului General de Transport – MPTG, Master Planul Portului Constanța, Strategia EU pentru Regiunea Dunării/*COM/2010/0715 final, ghidul și prioritățile stabilite în cadrul programului privind Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T), în cadrul Proiectelor Prioritare Europene (High Priority Projects), în cadrul obiectivelor Fondului de Coeziune (FC) și Fondului European de Dezvoltare Regională (FEDR) și va promova dezvoltarea unui sistem național de transport durabil, luând în considerare, în mod echilibrat, cerințele de mobilitate, de dezvoltare economică și de protecție a mediului.

~~În situația actuală din sectorul de transporturi există următoarele Planuri naționale și regionale de dezvoltare:~~

- ~~— **Cadrul Strategic Comun 2014 – 2020.** Cadrul Strategic Comun transpune obiectivele și țintele strategiei Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii în acțiuni cheie pentru Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European, Fondul de Coeziune, Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală și Fondul European pentru Pescuit și Afaceri Maritime. Autoritățile naționale și regionale vor utiliza respectivul cadru ca baza pentru elaborarea „acordurilor de parteneriat” cu Comisia Europeană;~~
- ~~— **Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) 2014 – 2020.** Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 răspunde provocărilor de dezvoltare identificate la nivel național în ceea ce privește infrastructura și resursele. Având în vedere gradul ridicat de corelare și complementaritate a tipurilor de investiții în infrastructură, promovarea investițiilor care adresează nevoile în domeniul infrastructurii și resurselor au fost propuse spre finanțare în cadrul unui singur program operațional, având ca obiectiv global dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale.~~

~~În cadrul bugetului UE pentru viitoarea programare financiară 2021 – 2027, Comisia Europeană propune modificarea abordărilor în cadrul politicii de coeziune, principala politică de investiții a UE.~~

~~Investițiile în dezvoltare regională se vor axa mai ales pe obiectivele 1 și 2. Acestor priorități li se vor aloca 65 % – 85 % din resursele FEDR și ale Fondului de coeziune, în funcție de prosperitatea relativă a statelor membre.~~

Având în vedere că la nivel de Uniune Europeană se au în vedere următoarele cinci priorități investiționale, se va porni de la acestea în dezvoltarea subiectului, prin prisma strategiei navale în discuție:

- Europa mai inteligentă, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;
- Europa mai verde, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice;
- Europa conectată, cu rețele strategice de transport și digitale;

- Europa mai socială, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate;
- Europa mai apropiată de cetățenii săi, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

Continuând inițiativele deja cunoscute:

- Regularizarea și menținerea șenalului navigabil al Dunării, ca și coridor eficient de tranzit, competitiv superior inten și internațional;
- Dezvoltare și întreținere armonioasă, necesară și fundamentată pe potențialul de operare marfă al porturilor maritime și fluviale.

În cadrul elaborării proiectului, se vor lua în considerare proiectele încheiate sau aflate în derulare, luând în considerare obiectivele acestor proiecte precum și integrarea bazelor de date aferente.

La nivel European se menționează ca fiind de o deosebită importanță *Strategia EU pentru Regiunea Dunării*/*COM/2010/0715 final în care sunt specificate următoarele obiective:

- (1) *Interconectarea regiunii Dunării*
- (2) *Protejarea mediului în regiunea Dunării*
- (3) *Creșterea prosperității în regiunea Dunării*
- (4) *Consolidarea regiunii Dunării*, și sunt specificate următoarele obiective:
 - creșterea cu 20% față de anul 2010 a transportului de marfă pe fluviu, până în 2020;
 - înlăturarea blocajelor existente în calea navigației pe fluviu, până în anul 2015¹, pentru a putea utiliza nave de tip VIb pe toată durata anului;
 - timpi de călătorie îmbunătățiți pentru conexiuni feroviare competitive între orașele importante;
 - implementarea celor 4 Coridoare de transport feroviar de marfă care străbat regiunea Dunării, astfel cum a fost planificat, în termen de 3 sau 5 ani;
 - dezvoltarea, până în 2020, a unor terminale multi-modale eficiente în porturile de pe Dunăre, pentru a conecta căile navigabile interioare cu cele de transport rutier și feroviar.
 - atingerea obiectivelor naționale pe baza obiectivelor energetice și privind clima din strategia EU Europa 2020.

În mod particular, de o importanță deosebită este "*Master Planul de Transport General pentru România*", ale cărui obiective principale sunt:

- Dezvoltarea Modelului Național de Transport și a bazelor de date aferente, în scopul utilizării acestora ca instrumente de lucru în cadrul MTIC.

¹ Clasificarea internațională a căilor navigabile interioare din Europa (UNECE/TRANS/120/Rev.4, p. 28/29) din cadrul Acordului european privind marile căi navigabile de importanță internațională (AGN) clasifică parametrii pentru navele cu motor și convoaiele împinse. În prezentul text, categoria VIb se referă exclusiv la convoaiele împinse și nave de navigație interioară cu un pescaj de până la 2,5 m.

- Realizarea prognozelor cererii de transport și a fluxurilor de trafic pentru orizonturile de timp **2027, 2035 și 2050** în scopul identificării și prioritizării măsurilor de politică de transport și a proiectelor de investiții în transporturi
- Identificarea măsurilor de politică de transport și a proiectelor de investiții în transporturi pe termen scurt, mediu și lung
- Estimarea impactului evoluției socio-economice asupra gradului de mobilitate pentru persoane și marfă și a efectelor implementării măsurilor de politică de transport și a proiectelor de investiții în transporturi pe termen scurt, mediu și lung: evoluția cererii de transport pentru persoane și marfă pentru toate modurile de transport și pentru fiecare mod de transport în parte, la nivel național și internațional pentru România, impactul asupra timpilor și costurilor de deplasare și transport, impactul asupra performanței traficului – Nivel de Serviciu, efectele asupra emisiei de noxe și siguranței circulației, impactul social, efectele asupra gradului de accesibilitate pentru persoane și marfă.
- Analiza economico-financiară la nivel de program de implementare a scenariilor elaborate pentru orizonturile de timp **2013, 2020 și 2027**.
- Elaborarea *Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale* pe termen scurt, mediu și lung.

Un proiect relevant care este în curs de licitație în prezent este: „**Asistență Tehnică pentru Elaborarea unui Master Plan al Portului Constanța**”.

(ce rost are să le enumerăm pe toate? E deja indicat că se vor avea în vedere toate proiectele demarate și finalizate)

~~La nivelul regiunii Dunării, se va avea în vedere luarea în considerare a următoarelor proiecte relevante:~~

- ~~— DAPhNE — Rețeaua porturilor Dunării (proiectul strategie al EUSDR). Principalul obiectiv DAPhNE este acela de a facilita această tranziție, abordând deficiențele dominante ale porturilor Dunării într-o manieră integrată. Soluțiile armonizate vor fi dezvoltate în comun de către părțile interesate private și publice de-a lungul fluviului, fiecare aducând expertize specifice pentru un subiect relevant (ministerele, administrațiile portuare și utilizatorii abordează problemele legale, oportunitățile de finanțare, procesele de administrare portuară; împreună cu universitățile se vor concentra privind dezvoltarea resurselor umane și tehnologii inovatoare pentru ecologizare; consultanță specializată și porturi, și vor dezvolta și vor opera sisteme pilot comunitare IT portuare, și vor cerceta noi piețe potențiale, precum economia circulară).~~
- ~~— DANTE (2017 — 2019) urmărește identificarea și eliminarea barierelor administrative pentru transportul pe căi navigabile interioare, pe Dunăre și afluenții săi navigabili, ca inițiativă comună a sectorului privat și a autorităților publice naționale responsabile de aceste bariere. În ceea ce privește barierele identificate, sunt elaborate bune practici și îndrumări pentru administrarea eficientă a activităților de transport pe apele interioare. Soluțiile propuse vor fi discutate cu autoritățile responsabile la mesele naționale de lucru, precum și la cele transnaționale. Această abordare matricială furnizează soluții rapide și o largă armonizare a procedurilor și proceselor de-a lungul râului. Sistemul de monitorizare pentru colectarea experiențelor utilizatorilor (susținut de un instrument online) va fi un element cheie pentru implementarea cu succes a proiectului.~~

- ~~GRENDEL (2018 — 2020). Proiectul GRENDEL sprijină operatorii de flote de nave ale Dunării și omologii lor publici în modernizarea sectorului. GRENDEL abordează diverse aspecte de modernizare a flotei: [i] utilizarea de emisii reduse de carbon și combustibili alternativi, [ii] reducerea emisiilor de poluanți din aer (CO₂, NO_x, PM) și [iii] consumul general de energie. În afară de aceasta, [iv] procesele de gestionare a transporturilor și logisticii sunt abordate pentru a asigura o mai bună integrare a Dunării IWT în lanțurile logistice prin intermediul serviciilor noi (inclusiv serviciile informaționale fluviale), furnizarea de date digitale, precum și instrumente dedicate pentru îmbunătățirea eficienței operațiunilor flotei. Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea performanței de mediu și economice a flotei Dunării.~~
- Călărași Brăila
- DIONISOS
- FAST DANUBE
- Master plan Dunăre
- Fairway
- alte proiecte.

Obiectivul general este elaborarea unei strategii a sectorului naval din România pe termen scurt, mediu și lung, până la nivelul anului 2050, [coerentă cu celelalte strategii naționale, oferind predictibilitate pe o perioadă de timp, având ca obiectiv principal atragerea mărfurilor și facilitarea coridoarelor de transport naționale și internaționale mai ales, urmărind impactul pozitiv în PIB, relansarea industriei navale și susținerea economiilor orizontale adiacente, plecând de la cadrul minim indicat de \[pentru a atinge obiectivele stabilite prin Strategia EU pentru Regiunea Dunării /*COM/2010/0715 final\]\(#\), și a Cărții Albe a Transporturilor – Drumul spre o Arie Unitară a Transporturilor Europene – spre un sistem de transport competitiv și eficient, COM\(2011\) 144 final.](#)

Strategia sectorului naval trebuie să 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, pentru a susține dezvoltarea economică a României și a regiunii Dunării, având ca efect și creșterea numărului de locuri de muncă în zona.

Această strategie nu își propune să aibă ca rezultat doar un raport pentru administrația publică fără a implica și domeniul privat și nici nu are ca scop să elaboreze proiecte tehnice pentru dezvoltarea infrastructurii în fiecare port.

Obiectivele specifice ale strategiei sunt:

Elaborarea unei strategii și a unui program pentru dezvoltarea transportului maritim și pe căile navigabile interioare, a porturilor maritime și fluviale pe termen scurt (2027), mediu (2035) și lung (2050) ținând cont de interesele naționale, regionale și locale în scopul promovării creșterii economice durabile și în concordanță cu protecția mediului înconjurător

- Analiza mărfurilor și coridoarelor internaționale de marfă și posibilitățile locale de operare și defluare eficientă (cost și timp în special) a nodurilor logistice
- Crearea unui cadru minim necesar, modern și real pentru studii de trafic, eficiență tranzit vamal, strategie comercială, pe care fiecare comunitate portuară să poată să se dezvolte și să adapteze
- ~~— Prioritizarea porturilor fluviale în funcție de traficul de mărfuri existent și potențial, precum și de situația economică actuală și de perspectivă a zonei~~
- Creșterea rolului porturilor ca noduri logistice în cadrul rețelei de transport a României
- Evaluarea situației actuale a infrastructurii de transport naval și propuneri de modernizare și dezvoltare pentru creșterea eficienței porturilor și a optimizării relațiilor de transport
- ~~— Dezvoltarea porturilor românești din punct de vedere al performanțelor și eficientizării utilizării tarifelor de infrastructură~~
- Promovarea dezvoltării porturilor ca zone industriale, hub-uri energetice și digitale
- Elaborarea unui program clar și concis care să aibă ca rezultat, pentru principalele părți implicate (administrația publică centrală, locală și sectorul privat implicat), o descriere clară a etapelor de dezvoltare a porturilor
- Elaborarea unui plan de modernizare și restructurare a administrațiilor portuare și de căi navigabile din punct de vedere al administrării eficiente a infrastructurii de transport, al deciziei investiționale și al promovării oportunităților comerciale
- Propuneri privind cadrul legal și instituțional din perspectiva administrațiilor portuare și de căi navigabile și a reglementărilor în materie de ajutor de stat pentru facilitarea dezvoltării porturilor
- Propuneri de optimizare a utilizării fondurilor UE pentru următoarea perioadă de programare prin reducerea timpilor de pregătire și implementare a proiectelor
- Elaborarea Evaluării Strategice de Mediu.

Rezultatele proiectului „Strategia de Dezvoltare a transporturilor navale din România” urmărește obținerea următoarelor scenarii:

- pe termen scurt pentru anul 2027;
- pe termen mediu pentru anul 2035;
- pe termen lung pentru anul 2050.

Fiecare scenariu va fi constituit din următoarele componente:

- studiu tarife porturi similare, pentru racordare eficientă la piață, zonă și interes
- studiu coridoare de marfă, noduri logistice și posibilități de defluare rapidă
- de dezvoltare socio-economică;
- de dezvoltare și menținere a infrastructurii;
- de politici de transport și politici comerciale;
- studiu de trafic;
- corelarea cu celelalte strategii de dezvoltare ale altor domenii prioritare ale României (strategii conexe precum agricultură, industrie, energie, turismul, cercetarea, educația, mediul etc.)
- corelarea cu rezultatele proiectelor din domeniul naval implementate sau în derulare

Atât dimensiunea națională cât și cea internațională vor fi luate în considerare în cadrul fiecărei componente a scenariilor.

Componenta socio-economică va lua în considerare trei tendințe diferite de dezvoltare pentru fiecare orizont de timp (pesimistă, cea mai probabilă și optimistă), atât la nivel național, cât și la nivel internațional.

Componenta de dezvoltare a infrastructurii va lua în considerare două alternative diferite pentru fiecare orizont de timp, și anume cea de referință și cea de dezvoltare durabilă.

Alternativa de referință va include proiectele pentru care finanțarea este deja asigurată și cele care sunt în faza de contractare sau în curs de implementare. De asemenea, se vor lua în considerare și proiectele similare pentru alte moduri de transport cum ar fi cele pentru modul de transport rutier și cel feroviar, proiecte care pot asigura o accesibilitate ridicată a porturilor Dunărene în teritoriu.

Alternativa de dezvoltare durabilă va lua în considerare proiectele suplimentare care vor fi identificate ca fiind necesare în scopul eliminării disfuncționalităților sistemului de transport naval, așa cum acestea vor fi identificate în urma simulării cu modelul de transport care va fi calibrat pentru căile navigabile interioare și pentru porturile maritime și fluviale.

Componenta de politică de transport va lua în considerare măsurile specifice creșterii competitivității prin utilizarea căilor navigabile interioare și a porturilor românești, care vor concura la creșterea atractivității transportului naval în cadrul lanțului de transport. De asemenea, vor fi luate în considerare evoluțiile din rețeaua TEN-T pentru realizarea legăturilor cu rețeaua de transport pe căile navigabile interioare din Europa și cu alte moduri de transport.

De asemenea, se vor lua în considerare proiecte specifice care să prevadă posibilitatea dezvoltării porturilor românești ca zone industriale, **noduri multimodale, hub-uri energetice, digitale și de depozitare**. În acest sens, o atenție specială va fi acordată **conceptului Green economy, Convențiilor Internaționale, Standardelor de calitate pentru managementul portuar, operațiunilor portuare și dezvoltării armonioase a porturilor**. ~~asigurării cu energie (electrică și termică), prin propunerea de soluții tehnice moderne care să minimizeze costurile la nivelul consumatorului final, valorificând în același timp schemele de sprijin pentru utilizarea surselor regenerabile de energie sau a cogenerării de înaltă eficiență. Totodată vor fi avute în vedere proiectele de asigurare a utilităților necesare unei bune funcționări a activităților specifice porturilor (alimentare cu apă, canalizare, tratare ape uzate, digitalizare, cerințe privind energia „verde”, etc.).~~

Referitor la celelalte moduri de transport, se vor lua în considerare măsurile de politică de transport pentru fiecare orizont de timp plecând de la cele prevăzute de către Master Planul General de Transport și de către Comisia Europeană.

Prin utilizarea Modelului de Transport, specific acestei STRATEGII, aferent transportului **maritim și fluvial** și al porturilor românești se vor simula condițiile și se vor estima efectele implementării scenariilor descrise anterior.

Pe baza analizei efectelor implementării scenariilor se vor identifica măsurile optime pentru a asigura dezvoltarea durabilă a transportului maritim și fluvial și a porturilor românești, în scopul asigurării creșterii rolului acestora în cadrul sistemului național de transport și efectelor asupra economiei locale, regionale și naționale, în condițiile asigurării protecției mediului.

Analiza cost-beneficiu va fi efectuată pentru toate scenariile luate în considerare.

De asemenea, vor fi dezvoltate scenarii de finanțare a proiectelor de infrastructură portuară care vor fi identificate în funcție de importanța și prioritatea constrângerilor actuale și viitoare.

Realizarea Strategiei

Toate porturile din România și în mod special cele care aparțin rețelei TEN-T, vor fi analizate.

În ceea ce privește porturile fluviale se vor stabili cele care prezintă potențial de dezvoltare și în acest sens se va face o prioritizare a acestora. Se vor elabora, după caz, strategii de dezvoltare pentru fiecare port în parte.

Strategia va lua în considerare nivelul de accesibilitate al porturilor existente la rețeaua rutieră și de cale ferată, cadrul socio-economic, prognoza cererii de transport și de trafic, analiza SWOT, elaborarea planurilor de dezvoltare specifice fiecărui port în parte, analiza cost-beneficiu. Planurile strategice individuale de dezvoltare a porturilor vor include utilizarea terenurilor, perspectivele de creștere economică și de locuri de muncă, dezvoltarea zonelor industriale, investiții de tip „brownfield” și „greenfield”, dezvoltări de hub-uri de energie „verde” și, dacă este aplicabil, planurile de dezvoltare cross-border.

Pe baza rezultatelor anterioare și a experienței și bunelor practici din alte state Europene se va dezvolta un ghid de dezvoltare a porturilor românești, **în conformitate cu recomandările STRATEGIEI**. Recomandările specifice din cadrul ghidului de dezvoltare vor lua în considerare oportunitățile de finanțare a infrastructurii din cadrul programelor Uniunii Europene pentru perioada de programare 2021 – 2027, alte surse de finanțare precum și posibilitatea parteneriatelor de tip public-privat, și în special posibilitatea investițiilor străine directe.

Pentru a facilita potențialul de dezvoltare al României și pentru a elabora măsuri durabile și acceptate de toți factorii implicați, și pentru a promova cooperarea public – privată, *Strategia de Dezvoltare a transporturilor navale din România* trebuie să pună la dispoziție o metodologie și un set de măsuri specifice care să ia în considerare **cerințele** mediului privat și ale administrației publice centrale și locale. În special administrațiile portuare, operatorii portuari existenți, precum și companiile care au activități industriale în zona portului trebuie implicate în etapele de analiza, planificare și elaborare.

Activități principale:

(considerăm că acest capitol este detaliat și realizat în capitolul de mai sus. Ori rămâne acesta, ori se elimină Realizare Strategie și Obiective Strategice).

- Analiza avantajelor comparative și competitive ale României în sectorul transporturilor navale;
- Analiza avantajelor comparative și competitive ale României în sectorul portuar;
- Analiza clusterului maritim și a părților interesate din sectorul transporturilor navale din România (ex. instituții de învățământ, agenții de crewing etc);
- Analiza clusterului portuar și a părților interesate din sectorul portuar din România;
- Analiza situației actuale a căilor navigabile din România;

- Analiza situației actuale a porturilor din România din punct de vedere al infrastructurii, dotării și capacitații de operare;
- Analiza situației actuale privind cererea de transport de marfă și persoane la nivel internațional, național și regional/local.

~~Inventarierea și descrierea cadrului legislativ privind transportul maritim, căile navigabile interioare și porturile:~~

- ~~— legislație și politici UE;~~
- ~~— convenții și acorduri internaționale la care România este parte;~~
- ~~— legislație/reglementări naționale/locale.~~

~~Inventarierea și prezentarea proiectelor implementate și în derulare, din vecinătatea/adiacentă României, pe toate modurile de transport.~~

~~Inventarierea și prezentarea proiectelor din vecinătatea/adiacentă României, pe toate modurile de transport.~~

~~Analiza proiectelor din România, finalizate, în implementare și în faza de pregătire (ex: coridorul Marea Neagră—Marea Caspică).~~

~~Analiza sistemului administrativ din domeniul naval (cadru legal, organizarea, programe de întreținere, reparații și modernizare a infrastructurii de transport, bariere administrative, taxe și tarife, etc. ...)~~

~~Analiza economică la nivel macro (național):~~

- ~~— Analiza perspectivei de dezvoltare economică a Regiunii Dunării și Mării Negre;~~
- ~~— Tendințe de dezvoltare economică la nivel macro — național și internațional, pe termen scurt, mediu și lung: 2027, 2035 și 2050.~~

~~Analiza economică la nivel regional și local, inclusiv a dezvoltării specifice locale pe termen scurt, mediu și lung: 2027, 2035 și 2050.~~

~~Dezvoltarea unui model privind traficul de marfă specific pentru transportul fluvial și prin porturile din România, care să poată permite testarea diverselor scenarii de perspectivă.~~

~~Modelul privind traficul de marfă trebuie să permită simularea/modelarea următoarelor etape:~~

- ~~— generarea, atragerea și distribuția fluxurilor de marfă, pe categorii de marfă, în funcție de specificul sectoarelor de producție și consum ale zonelor/unităților teritoriale;~~
- ~~— distribuția modală între diferitele moduri de transport, în funcție de costul general al transportului între origine și destinație, cu detalierea „lanțului” de transport, inclusiv a transferului între două moduri de transport;~~
- ~~— ponderea fluxurilor de transport de marfă, pe categorii de transport, pentru fiecare mod de transport în parte;~~
- ~~— impactul asupra mediului (de ex: emisiile și zgomotul);~~

~~Evaluarea planurilor de dezvoltare teritorială din zona de influență a porturilor:~~

- ~~— Analiza socio-economică în zona de influență a porturilor: populație, forță de muncă, activități economice, identificarea principalilor actori din punct de vedere economic;~~

- Identificarea potențialului de dezvoltare economică pe activități economice;
- Analiza scenariilor de dezvoltare economică pentru cele trei orizonturi de timp 2027, 2035 și 2050;

Stabilirea scenariilor privind cererea și fluxurile de transport pe termen scurt, mediu și lung: 2027, 2035 și 2050:

- Stabilirea scenariilor de perspectivă pentru situația „Do Nothing” și „Do Minimum”, astfel: 3 variante de dezvoltare economică, și anume pesimistă, cea mai probabilă și optimistă, și două variante de dezvoltare a infrastructurii și a politicilor de transport/taxe/tarife;
- Realizarea prognozelor aferente fiecărui scenariu și orizont de timp în parte cu modelul de transport dezvoltat anterior, considerând varianta de dezvoltare economică cea mai probabilă și cele două variante de dezvoltare a infrastructurii și a politicilor de transport/taxe/tarife;
- Analiza punctelor critice pentru fiecare orizont de timp în parte și dezvoltarea scenariului „Do Something” care să aibă ca rezultat impulsivitatea și promovarea porturilor românești;
- Realizarea prognozelor aferente scenariului „Do Something” pentru fiecare orizont de timp în parte cu modelul de transport dezvoltat anterior.

Propuneri de modificare a cadrului legal și instituțional privind modul de administrare a infrastructurii de transport naval și de aplicare a reglementărilor în materie de ajutor de stat pentru facilitarea finanțării investițiilor în infrastructura de transport naval:

- analiza cadrului legal (național și comunitar) și instituțional aplicabil administrațiilor portuare și de căi navigabile;
- analiza barierele administrative care influențează desfășurarea în bune condiții a activității de transport naval; propuneri pentru modele alternative de administrare;
- analiza modului de stabilire de către autoritățile portuare a tarifelor privind utilizarea infrastructurii de transport naval; propuneri de modificare având în vedere exemple de bună practică din statele comunitare.

Elaborarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Porturilor România:

- Elaborarea analizei SWOT;
- Elaborarea conceptelor de dezvoltare incluzând conceptul de smart energy, inclusiv a optimizării utilizării terenurilor;
- Propunerea modului optim de cooperare/comunicare a reprezentanților sectorului public și privat;
- Propuneri privind politica comercială a fiecărui port în parte, ținând cont de integrarea socială în comunitate;
- Estimarea necesarului de investiții în infrastructură;

Elaborarea Ghidului de Dezvoltare și a recomandărilor de Politică a Transporturilor navale:

- Elaborarea conceptului strategie de dezvoltare a transportului maritim și fluvial precum și a porturilor românești pe termen scurt, mediu și lung — 2027, 2035, 2050, inclusiv a planurilor de investiții;
- Recomandări privind implementarea pachetelor de măsuri (infrastructură și politici de transport) în cadrul noului Program Operațional pentru transport 2021—2027;
- Elaborarea strategiilor de diseminare și exploatare și a instrumentelor specifice — Pachetul Investitorului;
- Elaborarea Catalogului de Măsuri pentru marketingul porturilor;

— ~~Elaborarea propunerilor legislative pe baza celor mai bune practici din domeniu în Europa;~~

~~Estimarea impactului economic și financiar al implementării Strategiei de Dezvoltare a transportului naval în România;~~

~~Elaborarea Evaluării Strategice de Mediu;~~

~~Notă: Se vor considera regulile de vizibilitate pentru proiectele finanțate prin fonduri Europene, conform “Manualului de identitate vizuală pentru proiectele de transport finanțate pentru instrumente structurale 2014-2020 România”.~~

Sursa de finanțare

Proiectul va fi finanțat din cadrul:

- Axei Prioritare 2: „Dezvoltarea unui sistem de transport multi-modal, de calitate, durabil și eficient”;
- Obiectivului tematic – 07 „Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore”;
- Priorității de investiții – 7c „Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot”;
- Obiectivului specific OS2.4 „Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi”.

Sau

- Axei Prioritare 1 „Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului”;
- Priorității de investiții – 7i „Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T”;
- Obiectivului specific OS1.3 „Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală”.

ANEXA C: Evaluarea Strategică de Mediu (ESM) ? (poate doar la nivel general al avizării de către Agenția de Mediu al Strategiei)

~~În cadrul elaborării ESM se vor estima emisiile de CO₂ pentru fiecare scenariu și orizont de timp: 2027, 2035 și 2050. Estimările corespunzătoare scenariului de referință vor constitui baza de calcul pentru a analiza efectele implementării proiectelor și măsurilor de politică de transport în cazul scenariului optimist în cadrul SEA.~~

~~SEA va fi elaborată în concordanță cu Directiva 2001/42/EC a Evaluării Planurilor și Programelor asupra Mediului și în concordanță cu legislația din România.~~

~~Evaluarea Strategică de Mediu va conține cel puțin următoarele componente:~~

- ~~Prezentarea conținutului, a obiectivelor principale a planului și programului și a legăturii cu alte planuri și programe relevante;~~

- Aspecte relevante referitoare la situația actuală a mediului și evoluții posibile în cazul în care nu se implementează *Strategia de dezvoltare a transporturilor navale*;
- Caracteristicile de mediu ale zonelor care vor fi afectate în mod semnificativ;
- Orice problemă de mediu care este relevantă planului sau programului, inclusiv cele referitoare la ariile de protecție specială, așa cum acestea sunt definite de către Directiva 79/409/EEC și 92/43/EEC;
- Obiectivele referitoare la protecția mediului, stabilite la nivel internațional, Comunitar sau la nivelul țărilor membre ale UE, care sunt relevante în cadrul planului sau programului și modul în care acestea au fost luate în considerare în cadrul elaborării acestuia;
- Efectele semnificative asupra mediului, inclusiv a celor precum biodiversitatea, populația, sănătatea populației, fauna, flora, solul, apele, aerul, factorii climatici, bunurile materiale, fondul cultural inclusiv cel arhitectural și arheologic, peisajul și relațiile dintre acestea;
- Măsurile propuse pentru prevenirea, reducerea și pe cât posibil eliminarea oricărui impact major asupra mediului prin implementarea planului sau a programului;
- Prezentarea criteriilor care au fost luate în considerare în selectarea alternativelor, și descrierea modului în care a fost efectuată evaluarea, inclusiv a dificultăților apărute (ca de exemplu deficiențe tehnice sau lipsa de cunoștințe) în cadrul procesului de prelucrare a informațiilor necesare;
- Descrierea măsurilor propuse pentru realizarea monitorizării;
- O sinteză (care nu trebuie să fie tehnică) a informațiilor prezentate mai sus.

Evaluarea trebuie să fie luată în considerare în cadrul pregătirii și adoptării *Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale din România*. Aceasta trebuie să conțină informații care sunt necesare în mod rezonabil, considerând conținutul și nivelul de detaliu, și luarea în considerare a modului optim de abordare a subiectelor specifice în cazul dezvoltării și implementării ei.

MTIC va dezvolta un program de consultare cu autoritățile de mediu și cu publicul general. Impactul va fi inclus în SEA.

Se va diferenția între impactul global, regional și local.

Raportul SEA va fi elaborat astfel încât să fie clar pentru factorul de decizie și pe pentru publicul general. Raportul va include componentele menționate anterior. Raportul va avea următorul cuprins:

- (1) — Sinteza
- (2) — Cadrul de luare a deciziilor
- (3) — Situația actuală referitoare la mediu
- (4) — Obiectivele planului
- (5) — Sinteza planului
- (6) — Analiza alternativelor
- (7) — Descrierea impactului asupra mediului anticipat
- (8) — Măsuri de protecție a mediului
- (9) — Raportul consultării și al participării (variante finală)
- (10) — Analiza incertitudinilor
- (11) — Acțiuni de mediu și plan de monitorizare

În final, în cadrul SEA va fi propus un plan de acțiuni de mediu și de monitorizare, conținând Cadrul de implementare și monitorizare pentru autoritatea competentă la nivel strategic în scopul monitorizării implementării planului, specificând obiectivele și impactul asupra mediului.

Diverse

MTIC a organizat o Unitate de Implementare a Proiectului UIP format din experți reprezentând Direcțiile de specialitate din cadrul MTIC și a organizat un Comitet de coordonare din care vor face parte reprezentanții MTIC, reprezentanți ai autorităților publice și ai asociațiilor profesionale și de mediu care sunt direct interesate de rezultatele proiectului.

Reprezentanții JASPERS (Joint Assistance to Support Projects în European Regions) vor fi, de asemenea, invitați ca observatori în Comitetul de coordonare. ???

Comitetul de coordonare va lua parte la întâlnirile de lucru pentru a asigura un consens asupra deciziilor majore din cadrul proiectului și recepțiilor livrabilelor.

Definirea indicatorilor de raportare tehnică:

1. Raport privind situația actuală a transportului maritim și fluvial din România;
2. Raport privind situația actuală a porturilor din România;
3. Raport privind măsuri legislative de stimulare a transporturilor maritime în Uniunea Europeană. Taxa unică de pavilion;
4. Raport privind companii naționale de transport maritim în state ale Uniunii Europene;
5. Raport privind resursa umană din domeniul transporturilor navale din România. Determinarea importanței acesteia pentru economia națională a României;
6. Raport privind sistemul de învățământ de marină din România. Eficiență;
7. Raport privind modul de organizare al administrației maritime din România. Exemple de bună practică din Europa;
8. Raport privind situația actuală a volumului de mărfuri ce sunt operate în porturile maritime și fluviale, modalități de atragere trafic cu previziuni de volume pe grupe de marfă și posibilități de atragerea acestuia, precum și coridoare de transport;
9. Raport privind îmbunătățire și premize hinterland, politică tarifară, vamală, comercială, digitală.

10. Raport asupra bazei de date pentru anul de bază (2020, 2021 ?) și a Modelului de Transport pentru transportul fluvial și pentru porturile din România.
11. Raport privind analiza economică și planurile de dezvoltare teritorială din zona de influență a porturilor;
12. Raport privind 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;
13. Raport privind evaluarea modului de organizare și funcționare al administrațiilor portuare și de căi navigabile și propuneri de îmbunătățire privind cadrul legal și instituțional. Exemple de bună practică din cadrul UE;
14. Raport privind modul de utilizare a fondurilor europene. Propuneri privind îmbunătățirea utilizării acestor fonduri și impactul reglementărilor în materie de ajutor de stat pentru facilitarea dezvoltării porturilor;
15. Raport privind estimarea impactului economic și financiar al implementării măsurilor propuse în cadrul *Strategiei de Dezvoltare a transporturilor navale din România*;
16. Elaborarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă a domeniului transportului naval din România;
17. Ghid de dezvoltare a porturilor din România;
18. Un Raport final al proiectului [cu recomandări finale de întreținere și dezvoltare a infrastructurii, administrației, interfețele cu rutier-feroviar-aero și premise adaptare și dimensionare sector în funcție de prognozele volumului de marfă și tip, ce vor putea fi atrase](#);