



Nr. 52/01 Februarie 2021

Către: PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru Transporturi și Infrastructură

În atenția: Domnului Ciprian – Constantin ȘERBAN
Președinte Comisia pentru Transporturi și Infrastructură

Spre știința: Compania Națională „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” S.A. CONSTANȚA
Domnului Florin GOIDEA – Director General

Subiect: Inițiativa Bulgară – New Aegean Baltic Ten-T Corridor – ABC+De
F472231 – 20/08/2019 Initiative: European Partnership for transforming Europe’s rail system
Transparency register no. EU Comission 709290534957-89 EU Project of Common Interest attempt procedure

Stimați Domni,

În urma discuțiilor avute cu omologii noștri bulgari, am înțeles că, în vederea susținerii proiectului ABD+DE - New Aegean Baltic Corridor, se intenționează discutarea și propunerea participării și susținerii României, sector privat și public la proiectul sus-numit, în baza:

1. Interesului reciproc de a dezvolta infrastructura României
2. Memorandumului semnat de ministrul Cuc în 2019;
3. Inițiativei celor 3 Mări I3M;

În condițiile în care,

Portul Constanța gestionează volume de marfă de peste 60 milioane de tone anual care generează pe verticală și orizontală activități economice care ajung la un procent de 6 – 8 % din Produsul Intern Brut al României.



Portul Constanța face parte din atât din infrastructura strategică a României cât și din strategia Uniunii Europene de susținere și dezvoltare a coridoarelor de marfă Ten – T. Portul Constanța este parte integrantă a I3M (Inițiativa celor 3 Mări) fiind menționat a se constitui în punct terminus în conexiunea Mării Baltice cu Marea Neagră și parte a tuturor Memorandumurilor subsecvente semnate și susținute până în prezent.

NE OPUNEM

Proiectului ABC+De și solicităm tuturor factorilor de decizie implicați, să susțină și să exprime clar acest punct de vedere în orice discuție și acțiune sau reacțiune viitoare.

Aspecte necesare a se clarifica:

- Grecia și Bulgaria au realizat o serie de investiții și demersuri de a atrage marfa, preponderent prin punctele Varna și Pireu, cele 2 acționând ca un veritabil Cal Troian pentru proiectele PPP sau similar ale Chinei;
- Așa numitul nou coridor ABC+De este, în fapt, o extindere a I3M cu oprire în Grecia la Marea Egee, scoțând Portul Constanța și Dunărea din orice demers discutat în 2020 pentru dezvoltarea și susținerea Portului Constanta ca hub la Marea Neagră. Coridorul ABC + De conectează Marea Baltică cu partea de sud-est a Europei, Grecia și Bulgaria, și preia întregul volum de marfă ce vine prin canalul Suez și îl direcționează pe căi ferate și rețeaua de autostrăzi care străbat doar în parte, de la nord la sud, România;
- Prin susținerea acestui coridor, Portul Constanța, rămâne un port secundar captiv Mării Negre pentru că traficul de marfă ce vine din Marea Mediterană se va opri în Grecia și va fi dirijat spre hinterlandul secundar – Europa centrală.
- Un astfel de coridor dublează coridorul sud – nord deja existent Kopper – Austria – Hamburg, dar scoate încă o dată din orice calcul Portul Constanța care este poziționat pe toate coridoarele Ten – T tocmai pentru a susține activarea zonei Mării Negre și a legăturii cu Marea Caspică;
- Inițiativa celor 3 Mări I3M este și o inițiativă enegetică prin care se urmărește demonopolizarea sursei rusești de gaz, motiv pentru care Portul Constanța este punct critic față de Turkstream, NordStream, BlueStream;
- Memorandumul prin care România aproba indicativ construirea celui de-al 3 – lea pod a fost o slăbiciune a Guvernului trecut, inițiativă care nu a fost aliniată niciodată cu o strategie națională de promovare a României și a activităților economice din România, ci doar unor interese locale. Factorul politic nu a reușit să înțeleagă nevoia de gândire strategică multidisciplinară: cu cât construim mai multe poduri peste Dunăre, cu atât scădem importanța și avantajul strategic al Dunării și a Portului Constanța, favorizând alte coridoare mai puțin avantajate geografic și strategic, cum ar fi prin Bulgaria sau Ucraina;
- Portul Vistula, parte din proiectul ABC+De, face legătura directă cu numita "E62", canalul Vistula – Odessa al Ucrainei, conectând în fapt Ucraina la o posibilă sinergie. Prin construcția unui alt pod peste Dunăre, proiectul scoate total din calcul Dunărea și Portul Constanța anulându-le imensul potențial economic și condamându-le la destinații turistice;
- România are un Plan de Redresare și Reziliență bazat pe o Strategie Națională și a Uniunii Europene care NU ia în considerare niciun coridor pan – european de transport care să conțină și să stimuleze Portul Constanța și infrastructură de căi navigabile naturale, Dunărea, sau artificiale, Canalul Dunăre Marea Neagră, a României;



- Portul Constanța, în baza unor astfel de Strategii de relansare, are în derulare un proiect de 500 milioane de Euro pentru dezvoltarea molurilor 3 și 4. Proiectul se bazează pe direcțiile indicate de Uniunea Europeană, strategia națională și I3M de acomodare a fluxurilor de marfă pe direcția est – vest și va deveni total nefuncțional în prezența unui alt coridor N-S care îi anulează consistent accesul la marfă și deci fezabilitatea prin care proiectul a fost deja aprobat de Uniunea Europeană;
- Dunărea are un proiect și un MP de relansare a porturilor maritime și riverane bazat la fel, pe strategia națională și directivele Uniunii Europene care a căror viziune este Portul Constanța HUB pentru Europa de est și nu iau în considerare un nou coridor S – N;
- Referitor posibilitatea ca acest proiect să rezolve problemele istorice ale Dunării de canal navigabil, arii protejate și protecție la inundații, proiectul ABC+DE, de fapt, propune construirea unui alt pod peste Dunăre și neutralizarea avantajelor Portului Constanța. Este de menționat că fluviul Dunărea are deja proiectul FAST Danube și LNG Corridor în faze avansate de dezvoltare, inițiative prin care se rezolvă real și cu avantaje clare și reale problemele enunțate ale sectorului românesc al Dunării.

Concluzii :

1. Proiectul ABC+DE nu se aliniază strategiei europene de transport și rețelei Ten-T;
2. Proiectul ABC+DE nu se aliniază strategiei I3M, ci încearcă să preia avantajele majore ale României din aceasta inițiativă;
3. Proiectul ABC+DE nu rezolvă problemele Dunării și nici nu dezvoltă potențialul acesteia, ci din contră, o anulează din toate punctele de vedere de interes României;
4. Proiectul ABC+DE, transformă Portul Constanța, al 4-lea port European ca mărime, în port captiv Mării Negre, reducând importanța strategică viitoare, la traficul de marfă din Marea Neagră, fără să țină cont de impactul comercial, energetic, strategic al României. Succesul proiectului ABC+DE afectează definitiv și iremediabil sectorul transporturilor navale din România.

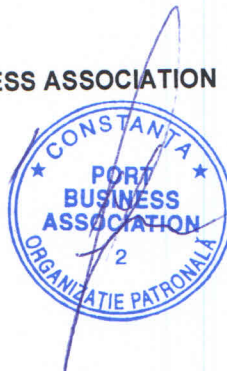
În consecință:

Coridoarele ce se doresc a fi dezvoltate pe viitor trebuie să favorizeze România și Dunărea și Portul Constanța, să promoveze avantajele strategice pe care țara noastră le deține și să nu creeze premisele apariției unei situații de concurență pentru Portul Constanța în regiune.

Vă stăm la dispoziție pentru orice întâlnire veți considera necesară și oportună privind subiectul sectorului naval.

Cu stimă,

Organizația Patronală CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION





Nr. 56/01 Februarie 2021

Către: PARLAMENTUL ROMÂNIEI
SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Transporturi și Infrastructură

În atenția: Domnului Florin - Toma PETCU
Președinte Comisia pentru Transporturi și Infrastructură

Spre știință: Compania Națională „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” S.A. CONSTANȚA
Domnului Florin GOIDEA – Director General

Subiect: Inițiativa Bulgară – New Aegean Baltic Ten-T Corridor – ABC+De
F472231 – 20/08/2019 Initiative: European Partnership for transforming Europe’s rail system
Transparency register no. EU Comission 709290534957-89 EU Project of Common Interest attempt procedure

Stimați Domni,

În urma discuțiilor avute cu omologii noștri bulgari, am înțeles că, în vederea susținerii proiectului ABD+DE - New Aegean Baltic Corridor, se intenționează discutarea și propunerea participării și susținerii României, sector privat și public la proiectul sus-numit, în baza:

1. Interesului reciproc de a dezvolta infrastructura României
2. Memorandumului semnat de ministrul Cuc în 2019;
3. Inițiativei celor 3 Mări I3M;

În condițiile în care,

Portul Constanța gestionează volume de marfă de peste 60 milioane de tone anual care generează pe verticală și orizontală activități economice care ajung la un procent de 6 – 8 % din Produsul Intern Brut al României.



Portul Constanța face parte din atât din infrastructura strategică a României cât și din strategia Uniunii Europene de susținere și dezvoltare a coridoarelor de marfă Ten – T. Portul Constanța este parte integrantă a I3M (Inițiativa celor 3 Mări) fiind menționat a se constitui în punct terminus în conexiunea Mării Baltice cu Marea Neagră și parte a tuturor Memorandumurilor subsecvente semnate și susținute până în prezent.

NE OPUNEM

Proiectului ABC+De și solicităm tuturor factorilor de decizie implicați, să susțină și să exprime clar acest punct de vedere în orice discuție și acțiune sau reacțiune viitoare.

Aspecte necesare a se clarifica:

- Grecia și Bulgaria au realizat o serie de investiții și demersuri de a atrage marfa, preponderent prin punctele Varna și Pireu, cele 2 acționând ca un veritabil Cal Troian pentru proiectele PPP sau similar ale Chinei;
- Așa numitul nou coridor ABC+De este, în fapt, o extindere a I3M cu oprire în Grecia la Marea Egee, scoțând Portul Constanța și Dunărea din orice demers discutat în 2020 pentru dezvoltarea și susținerea Portului Constanta ca hub la Marea Neagră. Coridorul ABC + De conectează Marea Baltică cu partea de sud-est a Europei, Grecia și Bulgaria, și preia întregul volum de marfă ce vine prin canalul Suez și îl direcționează pe căi ferate și rețeaua de autostrăzi care străbat doar în parte, de la nord la sud, România;
- Prin susținerea acestui coridor, Portul Constanța, rămâne un port secundar captiv Mării Negre pentru că traficul de marfă ce vine din Marea Mediterană se va opri în Grecia și va fi dirijat spre hinterlandul secundar – Europa centrală.
- Un astfel de coridor dublează coridorul sud – nord deja existent Kopper – Austria – Hamburg, dar scoate încă o dată din orice calcul Portul Constanța care este poziționat pe toate coridoarele Ten – T tocmai pentru a susține activarea zonei Mării Negre și a legăturii cu Marea Caspică;
- Inițiativa celor 3 Mări I3M este și o inițiativă enetică prin care se urmărește demonopolizarea sursei rusești de gaz, motiv pentru care Portul Constanța este punct critic față de Turkstream, NordStream, BlueStream;
- Memorandumul prin care România aproba indicativ construirea celui de-al 3 – lea pod a fost o slăbiciune a Guvernului trecut, inițiativă care nu a fost aliniată niciodată cu o strategie națională de promovare a României și a activităților economice din România, ci doar unor interese locale. Factorul politic nu a reușit să înțeleagă nevoia de gândire strategică multidisciplinară: cu cât construim mai multe poduri peste Dunăre, cu atât scădem importanța și avantajul strategic al Dunării și a Portului Constanța, favorizând alte coridoare mai puțin avantajate geografic și strategic, cum ar fi prin Bulgaria sau Ucraina;
- Portul Vistula, parte din proiectul ABC+De, face legătura directă cu numita "E62", canalul Vistula – Odessa al Ucrainei, conectând în fapt Ucraina la o posibilă sinergie. Prin construcția unui alt pod peste Dunăre, proiectul scoate total din calcul Dunărea și Portul Constanța anulându-le imensul potențial economic și condamnându-le la destinații turistice;
- România are un Plan de Redresare și Reziliență bazat pe o Strategie Națională și a Uniunii Europene care NU ia în considerare niciun coridor pan – european de transport care să conțină și să stimuleze Portul Constanța și infrastructură de căi navigabile naturale, Dunărea, sau artificiale, Canalul Dunăre Marea Neagră, a României;



- Portul Constanța, în baza unor astfel de Strategii de relansare, are în derulare un proiect de 500 milioane de Euro pentru dezvoltarea molurilor 3 și 4. Proiectul se bazează pe direcțiile indicate de Uniunea Europeană, strategia națională și I3M de acomodare a fluxurilor de marfă pe direcția est – vest și va deveni total nefuncțional în prezența unui alt coridor N-S care îi anulează consistent accesul la marfă și deci fezabilitatea prin care proiectul a fost deja aprobat de Uniunea Europeană;
- Dunărea are un proiect și un MP de relansare a porturilor maritime și riverane bazat la fel, pe strategia națională și directivele Uniunii Europene care a căror viziune este Portul Constanța HUB pentru Europa de est și nu iau în considerare un nou coridor S – N;
- Referitor posibilitatea ca acest proiect să rezolve problemele istorice ale Dunării de canal navigabil, arii protejate și protecție la inundații, proiectul ABC+DE, de fapt, propune construirea unui alt pod peste Dunăre și neutralizarea avantajelor Portului Constanța. Este de menționat că fluviul Dunărea are deja proiectul FAST Danube și LNG Corridor în faze avansate de dezvoltare, inițiative prin care se rezolvă real și cu avantaje clare și reale problemele enunțate ale sectorului românesc al Dunării.

Concluzii :

1. Proiectul ABC+DE nu se aliniază strategiei europene de transport și rețelei Ten-T;
2. Proiectul ABC+DE nu se aliniază strategiei I3M, ci încearcă să preia avantajele majore ale României din aceasta inițiativă;
3. Proiectul ABC+DE nu rezolvă problemele Dunării și nici nu dezvoltă potențialul acesteia, ci din contră, o anulează din toate punctele de vedere de interes României;
4. Proiectul ABC+DE, transformă Portul Constanța, al 4-lea port European ca mărime, în port captiv Mării Negre, reducând importanța strategică viitoare, la traficul de marfă din Marea Neagră, fără să țină cont de impactul comercial, energetic, strategic al României. Succesul proiectului ABC+DE afectează definitiv și iremediabil sectorul transporturilor navale din România.

În consecință:

Coridoarele ce se doresc a fi dezvoltate pe viitor trebuie să favorizeze România și Dunărea și Portul Constanța, să promoveze avantajele strategice pe care țara noastră le deține și să nu creeze premisele apariției unei situații de concurență pentru Portul Constanța în regiune.

Vă stăm la dispoziție pentru orice întâlnire veți considera necesară și oportună privind subiectul sectorului naval.

Cu stimă,

Organizația Patronală CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION

