



Nr. 237/03 Iunie 2021

Către,

Compania Națională „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” S.A. CONSTANȚA

În atenția: Membrii Consiliul de Administrație

Domnului Mihai – Florin MIHAIL - Președinte

Domnului Adrian CRIZBĂȘIANU – Vicepreședinte

Domnului Cristian PARIS – Membru

Domnului Bogdan ENACHE – Membru

Doamnei Gabriela MURGEANU – Membru

Domnului Constantin CHIRILĂ – Membru

Domnului Cătălin DIACONU - Membru

Spre știința: Domnului Florin Goidea – Director General

Ref: Întâlnire de lucru 07 mai 2021

Stimați Membri ai Consiliului de Administrație,

Stimate Doamnele Director General,

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 Patronale din Industrie, Agricultură, Construcții și Servicii din România (CONPIROM), 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, este o **ORGANIZAȚIE PATRONALĂ** care reprezintă interesele echidistante ale operatorilor portuari din Portul Constanța, reprezentați deopotrivă atât de marii investitori locali, cât și de grupurile internaționale prezente prin investiții locale în acest Port.



Având în vedere că subiecte cum ar fi: strategia navală a României, absorbția Administrației Canalelor Navigabile în Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. în vederea consolidării și creșterii atractivității logistice și comerciale a Portului Constanța sau amendarea cadrului legislativ aplicabil activității portuare sunt subiecte care țin de niveluri de decizie politică, **comunitatea portuară reprezentată de CPBA își exprimă interesul pentru a deveni parte a procesului de elaborare a strategiei în vederea realizării unei abordări coerente, în beneficiul tuturor părților implicate, a strategiei industriei portuare din România.**

Au fost identificate astfel, subiecte realizabile într-un orizont de timp de 4 – 12 luni, nivelul de decizie fiind la nivelul managementului Administrației Porturilor și la nivelul comunității portuare.

1. Promovarea Portului Constanța

Preambul

- În prezent Portul Constanța nu mai apare pe harta comercială și de marketing a celorlalte porturi adiacente, complementare și chiar competitori, din cauza lipsei de prezență, viziune și acțiune. Promovarea s-a realizat rigid, învechit și fără KPI-uri clare;
- În plan intern, ministerele, guvernul și europarlamentarii nu mai cunosc problemele reale ale sectorului naval și portuar, potențialul său, precum și impactul considerabil în PIB;
- Interfața oraș – port este cvasi inexistentă, istoria conflictuală a ultimilor 20 de ani împiedicând o viziune și proiecte comune;

Soluție:

Promovarea portului Constanța este o acțiune ce poate fi întreprinsă imediat, însă trebuie susținută de o strategie comercială, ce se poate creiona deja la nivel de comunitate portuară, din care va rezulta o direcție de marketing care să fie determinată de mărfuri și de variantele logistice de distribuție.

2. Politica tarifară

Preambul:

Politica tarifară a portului Constanța este foarte rigidă și nu este orientată spre atragerea și menținerea fluxurilor de marfă. Exemplu: Întreruperea liniei de RO-RO este o consecință a tarifelor ridicate în comparație cu alte porturi. Alte cauze: Absența, până la un moment dat, a posibilității de eliminare, în condiții de siguranță, a obligativității serviciului de remorcaj, inexistența politicii PEC (excepția serviciului de pilotaj) coroborate cu existența costurilor birocratice ridicate aferente procesului de control a mărfurilor perisabile.

Soluție:

- Tarife care să încurajeze și să faciliteze atragerea volumelor de marfă. Eficientizarea poate veni din abordare, dar și din alte gestionarea altor situații pe care CPBA le-a identificat: evitarea dublării tarifare între port și administrația canalului, asumarea de CN APMC a anumitor costuri, nu dirijarea tuturor, integral, către operatori și marfă, corelarea riguroasă între sursă și taxare efectivă (ex: de ce tarifele operatorilor sunt ponderate cu noile investiții, exemplu construcția Molului 3).

3. Digitalizarea

Preambul

Alinierea sistemelor existente la vamă, CFR și ANR cu ale operatorilor portuari (TOS) împiedicată de absența voinței de armonizare a factorilor de decizie, întâzieri de minim 15 ani.

Soluție:

Comunitatea portuară apreciază că subiectul trebuie susținut, demarat și constant monitorizat și finalizat, în primă fază, în cel mult 9 luni:

- Inter-conectivitate sisteme existente;
- integrare cu CN APMC în rol de integrator.

4. Investiții și reparații – termen scurt:

Preambul – Având în vedere că:

- Întreținerea și dezvoltarea infrastructurii concesionate este atributul CN APMC, subliniat prin statut, mandat și contract de concesiune;
- Există obligativitatea legală a reinvestirii profitului în reparații și investiții, iar CN APMC acumulează circa 80 mil lei/an din taxele portuare;
- Portul Constanța, împreună cu porturile satelit Midia – Mangalia – Basarabi, are nevoie de reparații și investiții constante din cauza politicilor investiționale și de reparații a ultimilor ani.

Soluție:

- CN APMC trebuie să continue și să demareze investițiile și reparațiile conform contractului de concesiune și a legislației în vigoare;
- Proiectele mari, tip Mol 3, insula artificială fac parte din efortul continuu de a păstra portul atractiv, la nivel mondial, EU și național;
- Pe termen scurt și mediu CN APMC trebuie să realizeze proceduri suplă și eficiente de achiziție și implementare pentru demararea proiectelor în perioada valabilității SF și a documentației tehnice;
- CN APMC trebuie să realizeze o listă de proiecte pe termen lung, tip Mol3 și similare, proiecte care trebuie promovate continuu, în condiții de maturitate, adică pregătite pentru accesare fonduri în orice perioadă disponibilă;
- pe termen scurt, monitorizarea continuă a politicii de reparații și investiții și a stadiului de realizare, proces de monitorizare realizat de CPBA în conformitate cu prevederile cadrului legal aplicabil, în vigoare (OG 22, Legea 235/2017 etc).

5. Alte subiecte:

Zona liberă Midia

Preambul:

Proiectul de Zonă Liberă în Portul Midia, este susținut de toate autoritățile alături de comunitatea portuara, importanța și beneficiul comercial și strategic fiind evident. Stadiul proiectului – blocat între ministerul transporturilor și CN APMC, deși este demarat de 4 ani. Blocajul este greu de explicat având în vedere ultimele întâlniri la nivel de MT, vamă, Poliție de frontieră, CN APMC.

Standarde internaționale și standarde de calitate

Preambul:

Referitor standardul de calitate certificat al CN APMC, acesta ar trebui să fie la nivel de firme de certificare recunoscute la nivel internațional (BV, DNV-GL, LRS etc) astfel încât să poată recomanda CN APMC ca un partener credibil, al cărui procese interne sunt de natură să certifice actul de management și care să ușureze performanța internă și să genereze o atitudine permeabilă față de mediul specific extern.

Soluție: Aplicabilitate imediată, responsabilizare, monitorizare, KPI, audit;



Aplicarea pârghiilor legislative existente: ex: Regulament Portuar

Preambul:

Utilizarea Regulamentului Portuar pentru creșterea operativității și a predictibilității portului, în zonele de operare, îmbunătățirea serviciilor de siguranță, echipamente navale și munca în port.

Soluție: Aplicabilitate imediată, responsabilizare, monitorizare, KPI, audit

Normalizarea și implementarea operațională a serviciilor de siguranță

Preambul:

În prezent soluția identificată, acceptată de comunitate, APMC, CSDN, MT este trecerea serviciului de pilotaj la CN APMC, singura entitate capabilă și pregătită pentru realizarea acestui serviciu (corp propriu de piloți certificați real și nu situația anterioară, cu cei 140 piloți existenți în 2020 cu acte îndoelnice), în condiții de siguranță și eficiență. Au apărut efectele benefice ale efectuării acestui serviciu de CN APMC – costurile de pilotaj au scăzut cu 20% iar gradul de siguranță a crescut exponențial –

Orice întârziere în soluționarea incertitudinii existente în acest moment poate avea impact major în operarea portului Constanța și a gradului de siguranță a navigației.

Soluție:

Eliminarea blocajului inexplicabil la nivelul Ministerului Transporturilor.

Alte propuneri:

- Se propune ca subiectele de mai sus să se constituie în agenda continuă a ședințelor până la rezolvarea lor;
- diminuarea drastică a ponderii subiectelor tip imobiliar, care se regăsesc consistent pe ordinea de zi a ședințelor de CA APMC pentru că au fost de natură să denatureze și să dilueze obiectivul principal al portului Constanța și al comunității portuare care este atragerea și operarea volumelor de mărfuri și nu închirierea la prețuri netransparente a spațiilor din arealul portuar;
- disponibilitatea, pentru informarea membrilor CA, a minutelor ședințelor APMC – CPBA.

Cu stimă,

Organizația Patronală

CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION

prin Președinte

Viorel PANAIT

