

# Plan de Acțiune

(versiune preliminară, 25 iunie 2015)

Compania Națională Administrația Porturilor  
Dunării Maritime SA Galați  
Contract 206/01.10.2014

VERSIUNE PRELIMINARĂ



Building a better  
working world

## Cuprins

	Pag
<b>INTRODUCERE</b> .....	<b>6</b>
<b>1. SCOPUL PLANULUI DE ACȚIUNE</b> .....	<b>6</b>
<b>2. METODOLOGIE</b> .....	<b>6</b>
<b>SECȚIUNEA 1 SINTEZA PLANULUI STRATEGIC</b> .....	<b>8</b>
<b>1. ANALIZA SWOT</b> .....	<b>8</b>
<b>2. VIZIUNE, MISIUNE, OBIECTIVE STRATEGICE</b> .....	<b>10</b>
<b>3. DIRECȚII STRATEGICE DE DEZVOLTARE ȘI OBIECTIVE SPECIFICE</b> .....	<b>10</b>
<b>4. LISTA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ ȘI A MĂSURILOR PROPUSE PE DIRECȚII STRATEGICE</b> .....	<b>15</b>
<b>SECȚIUNEA 2 PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ</b> .....	<b>16</b>
<b>1. PLATFORMĂ MULTIMODALĂ GALAȚI - ÎNLĂTURAREA BLOCAJELOR MAJORE PRIN MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII EXISTENTE ȘI ASIGURAREA CONEXIUNILOR LIPSĂ PENTRU REȚEAUA CENTRALĂ RIN-DUNĂRE/ALPI</b> .....	<b>16</b>
<b>2. TERMINAL DE VRAC SOLID ȘI MĂRFURI GENERALE ÎN PORTUL BAZINUL NOU</b> .....	<b>17</b>
<b>3. TERMINAL DE GAZ NATURAL LICHEFIAT</b> .....	<b>17</b>
<b>4. DETERMINAREA CANTITĂȚILOR DE MATERIAL SOLID DEPUȘ LA DANELE PORTULUI GALAȚI, EVALUAREA SOLUȚIILOR DE ÎNDEPĂRTARE A DEPUNERILOR ȘI POSIBILITĂȚI DE REDUCERE A FENOMENULUI DE DEPUNERE</b> .....	<b>18</b>
<b>5. TERMINAL RO-RO ÎN PORTUL BAZINUL NOU</b> .....	<b>19</b>
<b>6. MODERNIZARE DANA 33 DIN PORTUL DOCURI</b> .....	<b>19</b>
<b>7. REABILITARE INFRASTRUCUTĂ PORTUARĂ – DANA 21 ÎN PORTUL COMERCIAL</b> .....	<b>20</b>
<b>8. PORTUL COMERCIAL VECHI – CHEIUL ISTORIC – PROMOVARE ȘI VALORIFICARE TURISTICĂ</b> .....	<b>20</b>
<b>9. TERMINAL DE CEREALE ȘI MĂRFURI GENERALE ÎN PORTUL MINERALIER, PRIN CONVERSIA UNORA DINTRE DANELE EXISTENTE</b> .....	<b>21</b>
<b>SECȚIUNEA 3 MĂSURI SUPTOR PENTRU ÎNDEPLINIREA OBIECTIVELOR</b> .....	<b>23</b>
<b>1. DEZVOLTAREA UNEI STRUCTURI ECHILIBRATE DE TARIFARE</b> .....	<b>23</b>
<b>2. PLAN PENTRU CONSTITUIREA DE PARTENERIATE ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII CORIDOARELOR DE TRANSPORT</b> .....	<b>38</b>
<b>3. DEZVOLTAREA UNEI PLATFORME DE COLABORARE CU ACTORII RELEVANȚI</b> .....	<b>65</b>
<b>4. PLAN DE ACȚIUNE PENTRU DEZVOLTAREA CONEXIUNILOR CU HINTERLANDUL ȘI INTEGRAREA PORTULUI ÎN REȚEAUA DE MOBILITATE URBANĂ</b> .....	<b>EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.</b>
<b>5. DEZVOLTAREA ZONEI ECONOMICE LIBERE ȘI A PARCULUI INDUSTRIAL</b> .....	<b>71</b>

<b>6. PLAN DE ACȚIUNE PENTRU DEZVOLTAREA DE PROGRAME ACADEMICE ȘI CENTRE DE FORMARE PROFESIONALĂ PENTRU ACTIVITĂȚI PORTUARE .....</b>	<b>77</b>
<b>7. MĂSURI PENTRU GESTIONAREA RISCURILOR ȘI POLUĂRII.....</b>	<b>83</b>
<b>8. IMPLEMENTAREA SISTEMULUI PORT COMUNITATE (PORT COMMUNITY SYSTEM) .....</b>	<b>91</b>
<b>9. DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI PUBLIC DE PASAGERI PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE PE RUTA GALAȚI – DELTA DUNĂRII .....</b>	<b>101</b>
<b>10. STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU FACILITAREA CONDIȚIILOR DE ACCES PE DUNĂREA MARITIMĂ A NAVELOR CU PESCAJ DE PÂNĂ LA 8 METRI .....</b>	<b>105</b>
<b>SECȚIUNEA 4 PRIORITIZAREA PROIECTELOR .....</b>	<b>106</b>
<b>1. METODOLOGIA DE PRIORITIZARE A PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ PROPUSE ȘI REZULTATE .....</b>	<b>106</b>
<b>2. CALENDAR DE IMPLEMENTARE PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ .....</b>	<b>109</b>
<b>ANEXE FIȘE DE PROIECT .....</b>	<b>111</b>
<b>ANEXA 1 – FIȘĂ DE PROIECT “PLATFORMĂ MULTIMODALĂ GALAȚI - ÎNLĂTURAREA BLOCAJELOR MAJORE PRIN MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII EXISTENTE ȘI ASIGURAREA CONEXIUNILOR LIPSĂ PENTRU REȚEAUA CENTRALĂ RIN-DUNĂRE/ALPI” .....</b>	<b>112</b>
<b>ANEXA 2 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “DEZVOLTAREA UNUI TERMINAL DE VRAC SOLID ȘI MĂRFURI GENERALE ÎN PORTUL BAZINUL NOU” .....</b>	<b>125</b>
<b>ANEXA 3 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “DEZVOLTAREA UNUI TERMINAL DE GAZ NATURAL LICHEFIAT” .....</b>	<b>133</b>
<b>ANEXA 4 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “DETERMINAREA CANTITĂȚILOR DE MATERIAL SOLID DEPUȘ LA DANELE PORTULUI GALAȚI, EVALUAREA SOLUȚIILOR DE ÎNDEPĂRTARE A DEPUNERILOR ȘI POSIBILITĂȚI DE REDUCERE A FENOMENULUI DE DEPUNERE” .....</b>	<b>146</b>
<b>ANEXA 5 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “TERMINAL RO-RO ÎN PORTUL BAZINUL NOU” .....</b>	<b>155</b>
<b>ANEXA 6 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “MODERNIZARE DANA 33 DIN PORTUL DOCURI” .....</b>	<b>163</b>
<b>ANEXA 7 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “REABILITARE INFRASTRUCTURĂ PORTUARĂ, DANA 21” .....</b>	<b>172</b>
<b>ANEXA 8 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “PORTUL COMERCIAL VECHI - CHEIUL ISTORIC - PROMOVARE ȘI VALORIFICARE TURISTICĂ” .....</b>	<b>180</b>
<b>ANEXA 9 – FIȘĂ DE PROIECT PENTRU “TERMINAL DE CEREALE ȘI MĂRFURI GENERALE ÎN PORTUL MINERALIER, PRIN CONVERSIA UNORA DINTRE DANELE EXISTENTE” .....</b>	<b>190</b>

## LISTA FIGURILOR

Figura 1 Țări implicate în fluxul de mărfuri Marea Baltică - Marea Neagră.....	39
Figura 2 Rutele „Trenului Viking” .....	42
Figura 3 Țări implicate în fluxul de mărfuri în regiunile Europa și Marea Caspică. ....	48
Figura 4 Ruta trenului bloc Noisy - Derince.....	51
Figura 5 Ruta trenului bloc Cerkezköy - Köln.....	52
Figura 6 Țările implicate în ruta de mărfuri Europa de Vest – Europa de Est.....	58
Figura 8 Structura standard PCS .....	92
Figura 9 Modelul PCS utilizat în Portul Klaipeda .....	94
Figura 10 Reprezentarea grafică a aplicării PCS a Portului Klaipeda .....	96

## LISTA TABELELOR

Tabelul 1 Taxe standard în portul liber din Riga .....	23
Tabelul 2 Taxe standard în portul Klaipeda.....	26
Tabelul 3 Aplicarea tarifului standard de cheu în Portul Constanța .....	31
Tabelul 4 Caracteristici cheie ale navei analizate .....	35
Tabelul 5 Taxele aplicate la vasul analizat în Portul Constanța și Galați .....	35
Tabelul 6 Taxele per port pentru tipul de navă analizată .....	36

## LISTA ABREVIERILOR

Abreviere	Definiție
AEO	Authorized Economic Operator
AEOC	Autorizație AEO pentru Simplificări Vamale
AEOS	Autorizație AEO pentru Siguranță și Securitate
AFDJ	Administrația Fluvială a Dunării de Jos
ANR	Autoritatea Navală Română
AZL	Administrația Zonei Libere
BEI	Banca Europeană de Investiții
CCC	Community Customs Code / Cod vamal comunitar actual
CE	Consiliul European
CEF	Connecting Europe Facility
CERONAV	Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale
CESTRIN	Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
CF	Căi ferate
CFR	Compania Națională a Căilor Ferate din România
CN APDM	Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime
CNADNR	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
COR	Clasificarea Ocupațiilor din România
CP	Comunitatea Portuară
CSI	Comunitatea Statelor Independente
DN	Drum Național
dwt	Deadweight tonnage
EDINNA	Education in Inland Navigation
ETIS	European Transport policy Information System
GHG	Greenhouse Gas
GNL	Gaz Natural Lichefiat
GPL	Gaz Petrolifer Lichid
GT	Gross tonnage
IMM	Întreprinderi Micro, Mici și Mijlocii
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security
ITM	Inspectoratul Teritorial de Muncă
IWT	Inland Waterway Transport
MIA & VAMIL	Programe de beneficii fiscale pentru dezvoltarea de investiții din Olanda
MIS	Sistem Informatic de Management

Abreviere	Definiție
MPGT	Master Planul General de Transport al României
NAIADES	Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe
NAPA	North Adriatic Ports Association
NSTR	Standard Goods Classification for Transport Statistics
NUTS	Nomenclatorul Unităților Teritoriale pentru Statistică
PFR	Poliția de Frontieră Română
PIB	Produs Intern Brut
POIM	Programul Operațional Infrastructură Mare
RoRIS	Romanian River Information System
Ro-Ro	Roll on - Roll off
SGKV	German Promotion Centre for Intermodal Transport
SPC	Sistem Port Comunitate
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
STS	Ship To Shore
SUERD	Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
TEN-T	Trans European Transport Networks
TEU	Twenty foot Equivalent Unit - Unitate de măsură folosită pentru capacitatea navelor și terminalelor de containere
TIC	Tehnologia Informației și a Comunicațiilor
ToR	Terms of Reference / Termeni de referință
TVA	Taxa pe Valoare Adăugată
UCC	Union Customs Code / Noul Cod vamal al Uniunii Europene
UE	Uniunea Europeană
USD	Dolar american
UTI	Unități de Transport Intermodal
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System
ZL	Zona Liberă

## Introducere

### 1. Scopul Planului de Acțiune

Scopul Planului de Acțiune este de a descrie și fundamenta pașii necesari pentru implementarea proiectelor/măsurilor propuse în cadrul Planului Strategic, în vederea îndeplinirii obiectivelor stabilite.

Planul de Acțiune pentru implementarea proiectelor și măsurilor propuse are în vedere:

- ▶ Integrarea portului în fluxurile internaționale de mărfuri și pasageri, precum și creșterea rolului său în îmbunătățirea accesibilității Coridorului Trans-European Rin-Main-Dunăre;
- ▶ Conectarea la fostul Coridor Pan-European IX;
- ▶ Transformarea portului într-un motor de creștere și dezvoltare economică la nivel regional.

În cadrul Planului de Acțiune au fost și prioritizate acele proiecte, a căror implementare în intervalul 2015 – 2035 vor conduce la o creștere economică regională și locală prin majorarea nivelului de investiții în zonă, stimularea pozitivă a volumului de mărfuri tranzitate prin portul Galați, sporirea numărului de locuri de muncă temporare și/sau permanente.

Acest document a fost pregătit în cadrul proiectului Program Strategic pentru Dezvoltarea Portului Galați, finanțat prin Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013.

### 2. Metodologie

Planul de Acțiune conține inventarierea și prioritizarea acțiunilor necesare a fi implementate pentru îndeplinirea obiectivelor. Planul de Acțiune are la bază obiectivele și direcțiile strategice precum și intervențiile necesare identificate în Planul Strategic de dezvoltare a portului Galați, ce se adresează întregii Comunități Portuare. Acțiunile necesare au fost definite pentru fiecare direcție strategică și au fost concepute astfel încât să valorifice punctele forte și oportunitățile, precum și pentru a adresa punctele slabe și amenințările identificate în Analiza SWOT. Astfel, acțiunile propuse au fost clasificate în două categorii:

1. **Proiecte de infrastructură** (dezvoltare infrastructură nouă, modernizare / reabilitare / întreținere infrastructură existentă, studii de fezabilitate pentru proiecte de infrastructură)
2. **Măsuri suport** pentru îndeplinirea obiectivelor, care la rândul lor sunt grupate în următoarele categorii:
  - ▶ Planuri de afaceri
  - ▶ Planuri de acțiuni
  - ▶ Măsuri de creștere a eficienței
  - ▶ Propuneri legislative

Pentru fiecare **proiect de infrastructură** a fost realizată o fișă de proiect în care sunt prezentate informații precum justificarea nevoii pentru inițierea proiectului, obiectivele generale și specifice,

conexiunea la politicile și strategiile europene/naționale relevante, descrierea, impactul socio-economic, impactul asupra mediului, costul total, sursele de finanțare identificate, stakeholderii relevanți etc.

Având în vedere apartenența portului Galați la coridorul rețelei centrale TEN-T Rin-Dunăre, eforturile pentru dezvoltarea acestuia și pentru implementarea proiectelor de infrastructură propuse vor fi orientate spre atragerea de fonduri europene nerambursabile puse la dispoziție de către Uniunea Europeană prin programe gestionate la nivel național sau european.

În ultimii ani, foarte puțini operatori au fost interesați să participe cu capital în vederea efectuării de investiții în port. În cadrul Planului strategic a fost definită clar necesitatea creșterii participării sectorului privat la dezvoltarea portului Galați. Astfel, deși proiectele vor fi promovate de CN APDM, în cadrul fișelor de proiect sunt prezentate informații privind întregul concept al investițiilor propuse, în care este inclusă atât contribuția tehnică și financiară a administrației portuare, cât și cea a operatorilor privați. Având în vedere situația terenurilor portuare și a modelului de administrare practicat de CN APDM, pentru majoritatea proiectelor va fi necesară stabilirea de parteneriate cu operatori privați, care vor contribui cu capital privat la investițiile propuse.

**Măsurile suport** au rolul de a contribui la îndeplinirea obiectivelor trasate prin Planul strategic și sunt orientate în special spre creșterea competitivității portului Galați, îmbunătățirea eficienței operaționale, susținerea eforturilor în vederea atragerii unor noi fluxuri de mărfuri, susținerea dezvoltării conexiunilor portului cu hinterlandul și cu rețeaua de mobilitate urbană, asigurarea conformității cu legislația privind protecția mediului.

Pentru fiecare măsură suport propusă s-au realizat analize specifice în vederea fundamentării acțiunilor/pașilor de urmat. Măsurile se concretizează în recomandări atât pentru administrația portuară cât și pentru ceilalți membri ai comunității portuare.

Prin urmare, Planul de Acțiune este structurat în următoarele secțiuni:

- ▶ SECȚIUNEA 1 Sinteza Planului strategic
- ▶ SECȚIUNEA 2 Proiecte de infrastructură
- ▶ SECȚIUNEA 3 Măsuri suport
- ▶ SECȚIUNEA 4 Prioritizarea proiectelor
- ▶ SECȚIUNEA 5 Sistemul de guvernare și monitorizare a Programului Strategic de Dezvoltare a portului Galați
- ▶ ANEXE Fișe de proiect

Având în vedere că în cadrul Planului de Acțiune se vor propune pașii și modul de implementare a unor proiecte de interes național și regional, acesta va fi supus unei consultări publice. Planul de Acțiune este elaborat ținând cont de necesitățile tuturor actorilor cărora se adresează. Viziunile acestora în ceea ce privește potențialul, opțiunile de dezvoltare a portului Galați, modul și orizontul de timp pentru implementarea proiectelor identificate vor fi analizate și după caz, integrate în cadrul Raportului. Totodată, în urma revizuirii Planului urmare a opiniilor ce vor fi exprimate în cadrul consultării publice, acesta va fi supus analizei și în cadrul unei întâlniri cu grupul de lucru constituit în cadrul proiectului ”Program Strategic de Dezvoltare a portului Galați” (PSDPG).



## SECȚIUNEA 1 Sinteza Planului strategic

Planul Strategic definește viziunea, misiunea și obiectivele generale pentru dezvoltarea Portului Galați și a întregii comunități portuare precum și direcțiile de dezvoltare strategică și obiectivele specifice aferente. În cadrul Planului strategic au fost definite o serie de de măsuri și proiecte care trebuie implementate pentru atingerea obiectivelor. Măsurile și proiectele propuse precum și modul de implementare a acestora vor fi detaliate în cadrul prezentului Raport.

Elaborarea Planului Strategic a avut la bază analiza situației existente, etapă în care au fost analizate documentele relevante, au fost organizate interviuri cu principalii membri ai Comunității Portuare pentru identificarea viziunii lor în ceea ce privește potențialul de dezvoltare a portului și au fost definite problemele și constrângerile cu care se confruntă aceștia.

Planul Strategic a fost supus dezbaterilor în cadrul unei consultări publice, desfășurate în data de 31 martie 2015. Observațiile și comentariile formulate cu acest prilej au fost analizate și integrate în raport, raportul fiind ulterior supus analizei grupului de lucru PSDPG. În urma ședinței cu grupul de lucru a fost elaborată varianta finală a Planului Strategic.

### 1. Analiza SWOT

Planul Strategic a fost formulat prin luarea în considerare a elementelor cheie cu privire la situația existentă a Portului Galați și rezultatele reliefate în Studiul de Piață, ce au fost utilizate pentru realizarea analizei SWOT.

Portul Galați se diferențiază prin poziționarea strategică la granița estică a UE, pe coridorul rețelei TEN-T Centrală Rin-Dunăre. Totodată, este atât port maritim cât și fluvial și dispune de cale ferată cu ecartament rusesc (1520 mm) și normal (1435 mm).

Apartenența la coridorul TEN-T Rin-Dunăre, reprezintă una dintre cele mai importante oportunități pentru dezvoltarea portului Galați, poziționându-l între prioritățile Uniunii Europene în ceea ce privește dezvoltarea sectorului de transport european, fapt ce implică acces la fonduri europene nerambursabile.

Prin poziționarea sa ca poartă de intrare în UE într-una din cele mai stabile regiuni la granița de Est a acesteia, Portul Galați are potențial de a atrage fluxuri suplimentare și noi tipuri de marfă transportate pe rute precum Europa de Vest – Europa de Est, Europa – Marea Caspică și Marea Neagră – Marea Baltică.

Valorificarea acestor puncte tari și oportunități se va realiza în contextul inițierii unor demersuri pentru remedierea cel puțin a celor mai importante dintre punctele slabe existente, și anume infrastructura și suprastructura neadecvată condițiilor actuale ale pieței, lipsa conexiunilor eficiente cu hinterlandul, precum și costurile ridicate de acostare în cazul navelor maritime, induse în principal de taxa de tranzitare a Canalului Sulina.

**Puncte tari**

**Puncte slabe**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Port maritim și fluvial</li> <li>▶ Cale ferată cu ecartament Rusesc și normal</li> <li>▶ Poziția strategică la granița estică a UE</li> <li>▶ Apartenența la coridorul Rin-Dunăre a rețelei TEN-T Centrală</li> <li>▶ Dimensiunea navelor maritime și fluviale care pot acosta în portul Galați</li> <li>▶ Proximitatea față de Parcul Industrial și Zona Liberă</li> <li>▶ Atitudinea proactivă a managementului CN APDM pentru promovarea proiectelor de dezvoltare a portului Galați și aplicarea principiului parteneriatului la nivelul Comunității Portuare</li> <li>▶ Forță de muncă disponibilă în regiune</li> <li>▶ Dotări performante privind colectarea deșeurilor și reziduurilor de la nave</li> <li>▶ Prezența punctului vamal în port</li> <li>▶ Constituirea unui cluster în domeniul transportului naval</li> <li>▶ CN APDM are capacitatea să intervină în preluarea deșeurilor și în caz de urgență, inclusiv pentru poluarea accidentală a apelor cauzată de deversări din activități industriale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Facilități portuare ineficiente și neadaptate noilor fluxuri de marfă</li> <li>▶ Limitări privind adâncimea la bara Sulina</li> <li>▶ Limitări privind condițiile de navigație pe sectorul comun Româno-Bulgar în anumite perioade ale anului</li> <li>▶ Capacitatea redusă de a asigura condițiile de navigație pe timpul iernii</li> <li>▶ Sistem ineficient de asigurare a lucrărilor de dragaj pentru menținerea adâncii în port</li> <li>▶ Costuri ridicate pentru accesul navelor maritime în portul Galați</li> <li>▶ Ofertă limitată de servicii logistice</li> <li>▶ Conexiuni ineficiente cu hinterlandul</li> <li>▶ Fluxurile informaționale la nivelul Comunității Portuare nu sunt informatizate iar sistemele de securitate și siguranță automatizate nu acoperă toate zonele porturilor</li> <li>▶ Birocrație excesivă și proceduri greoaie legate de activitatea de vămuire a mărfurilor și trecere a frontierei</li> <li>▶ Lipsa implicării Comunității Portuare în activități de cercetare-inovare</li> <li>▶ Lipsa de personal calificat și lipsa reglementărilor specifice privind formarea profesională în domenii relevante</li> <li>▶ Triajele care deservesc portul nu se află în administrarea CN APDM</li> <li>▶ CN APDM nu are acces la sistemul RoRIS</li> <li>▶ DSV Galați nu are competențe privind controlul sanitar-veterinar la animale</li> </ul>
<b>Oportunități</b>	<b>Amenințări</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Acces la oportunități de finanțare nerambursabilă</li> <li>▶ Existența unor fluxuri de marfă cu potențial de a fi atrase în portul Galați</li> <li>▶ Contextul geo-politic actual favorabil ca zona de stabilitate la granița de Est a UE</li> <li>▶ Apartenența la Sistemul Urban Brăila-Galați și Euroregiunea Transfrontalieră Dunărea de Jos</li> <li>▶ Valorificarea oportunităților de cooperare cu portul Constanța</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Competiția cu Portul Constanța</li> <li>▶ Consolidarea coalițiilor între porturi și intensificarea competiției între bazinele maritime</li> <li>▶ Declinul producției industriale în regiune</li> <li>▶ Modernizarea sistemului feroviar din Bulgaria</li> <li>▶ Dezvoltarea căii ferate între Turcia și Europa</li> </ul>

**Tabel 1 - Analiza SWOT**

## 2. Viziune, Misiune, Obiective strategice

Planul Strategic propune următoarea viziune, misiune și următoarele obiective strategice la nivelul Comunității Portuare pentru dezvoltarea portului Galați pe orizontul de timp 2015-2035.

### Viziune

*Portul Galați va deveni un port integrat în fluxurile de comerț internațional și o poartă maritimă spre și dinspre Uniunea Europeană.*

### Misiune

*Portul Galați va asigura legătura între Uniunea Europeană și Comunitatea Statelor Independente și va atrage mărfuri din țările învecinate, ca port triplu-modal<sup>1</sup> strategic poziționat pe Coridorul TEN-T Central Rin-Dunăre.*

Ca parte a misiunii sale, Portul vizează:

- ▶ Să contribuie la îmbunătățirea conectivității macroregiunii Dunării cu alte macroregiuni (Baltică, Adriatic-Ionică) și spațiul economic de la Marea Neagră.
- ▶ Să faciliteze integrarea și interconectarea optimă a transportului maritim cu alte moduri de transport
- ▶ Să își valorifice potențialul prin poziționarea ca principal punct de legătură între rețeaua TEN-T și rețelele de transport de la granița estică a UE
- ▶ Să contribuie la expansiunea pieței interne a UE și dezvoltarea comerțului cu țările învecinate
- ▶ Să sprijine reducerea disparităților de dezvoltare economică și socială ale regiunii Sud-Est față de celelalte regiuni ale țării.

### Obiective generale

Portul Galați își propune următoarele obiective generale cu orizont de realizare în anul 2035:

- ▶ *Atragerea unui trafic de 10 mil. tone/an până în 2035, prin specializare în manipularea de containere și mărfuri vrac/generale.*
- ▶ *Transformarea comunității portuare într-un angajator important în regiune.*
- ▶ *Creșterea contribuției comunității portuare la dezvoltarea economică sustenabilă pe plan local și regional.*
- ▶ *Integrarea portului Galați în traficul de pasageri pe ruta Galați – Delta Dunării.*

## 3. Direcții strategice de dezvoltare și Obiective specifice

Pentru îndeplinirea misiunii, viziunii și a obiectivelor generale asumate, planul strategic include șapte direcții strategice de dezvoltare la nivelul Comunității Portuare:

---

<sup>1</sup> Un port care include trei moduri de transport - feroviar, rutier, fluvial și în plus „++” pentru două tipuri de transport feroviar (standard european și rusesc) și două tipuri de transport pe apă (maritim și fluvial).

► **Strategia de management a relației cu actorii relevanți**

**Obiectiv specific**

- *Consolidarea permanentă a relațiilor partenoriale în procesul de dezvoltare a portului*

Rolul acestei strategii este de a asigura o comunicare și cooperare corespunzătoare între CN APDM și stakeholderii relevanți interni și externi Comunității Portuare, în vederea sprijinirii dezvoltării portului. Stakeholderii interni au fost clasificați pe baza rolului lor și a tipurilor de servicii prestate: furnizori de servicii de bază, organizații de supraveghere și control, furnizori de servicii auxiliare, comunitatea suport. Printre stakeholderii externi trebuie avuți în vedere Ministerul Transporturilor și alți administratori de infrastructură rutieră și feroviară naționali, Ministerul Fondurilor Europene și alți finanțatori naționali și internaționali, potențiali parteneri de afaceri din cadrul coridoarelor de transport relevante (operatori de transport feroviar, linii maritime, terminale intermodale, case de expediție, administrații portuare etc.)

► **Strategia de marketing și afaceri**

**Obiective specifice**

- *Creșterea competitivității serviciilor oferite de portul Galați clienților săi, în concordanță cu nevoile și cerințele acestora*
- *Îmbunătățirea vizibilității și imaginii portului Galați la nivel internațional prin implementarea unei strategii de marketing și promovare a serviciilor/facilităților oferite*
- *Creșterea ponderii serviciilor cu valoare adăugată în valoarea serviciilor oferite de Comunitatea Portuară inclusiv prin exploatarea avantajelor oferite de existența Zonei Libere și a Parcului Industrial*
- *Dezvoltarea traficului naval de pasageri Galați – Delta Dunării*

Rolul acestei strategii este de a susține creșterea cotei de piață a Portului Galați pe segmentul de transport maritim, fluvial și intermodal. Strategia are în vedere dezvoltarea de parteneriate cu principalii actori din lanțul de transport de pe coridoarele identificate în studiul de trafic, îmbunătățirea politicii tarifare la nivelul portului Galați (pentru toate instituțiile implicate), dezvoltarea Parcului Industrial și a Zonei Libere ca zone cu potențial pentru servicii cu valoare adăugată dar și dezvoltarea transportului public de pasageri pe căi navigabile interioare.

► **Strategia de investiții**

**Obiective specifice**

- *Îmbunătățirea accesului de la / către portul Galați prin dezvoltarea și modernizarea conexiunilor cu hinterlandul și cu rețeaua de mobilitate urbană, în conformitate cu cerințele Regulamentului TEN-T până în 2030.*
- *Modernizarea infrastructurii portuare pentru creșterea atractivității portului Galați și a transportului pe căi navigabile interioare.*
- *Creșterea nivelului tehnologic al operațiunilor și facilităților portuare pentru asigurarea eficienței activităților portuare.*
- *Creșterea eficienței în asigurarea condițiilor de navigabilitate în port*

- *Asigurarea implementării cerințelor din Regulamentul TEN-T 1315/2013 și Studiul Coridorului Rin-Dunăre privind infrastructura fixă pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate și furnizarea serviciilor de bunkeraj GNL până în 2025.*

Strategia de investiții asigură configurația tehnică și materială necesară pentru implementarea strategiei de marketing și de afaceri.

► **Strategia de finanțare**

**Obiectiv specific**

- Valorificarea oportunităților de finanțare externă nerambursabilă disponibilă prin fondurile europene alocate dezvoltării porturilor

Rolul strategiei de finanțare este de a susține identificarea fondurilor necesare pentru implementarea Strategiei de investiții și a celorlalte măsuri de dezvoltare propuse. Se vor avea în vedere în principal fondurile europene dar și surse private, având în vedere că proiectele de investiții presupun implicarea sectorului privat.

► **Strategia organizațională și dezvoltarea resurselor umane**

**Obiective specifice**

- *Consolidarea capacității instituționale*
- *Îmbunătățirea cadrului de reglementare privind forța de muncă din porturi*
- *Crearea cadrului legal privind formarea profesională a personalului din porturi și armonizarea acestuia cu cerințele la nivel european*

Strategia organizațională și dezvoltarea resurselor umane are în vedere consolidarea capacității instituționale a administrației portuare, asigurarea unui cadru legislativ privind formarea profesională a personalului din porturi și implementarea unor sisteme IT pentru eficientizarea operațiunilor portuare.

► **Strategia de mediu**

**Obiectiv specific**

- Menținerea permanentă a conformității cu prevederile legislației în vigoare privind protecția mediului

Va asigura implementarea proiectelor de infrastructură în conformitate cu legislația europeană și națională privind protecția mediului, contribuind la dezvoltarea sustenabilă a portului.

► **Strategii suport**

**Obiective specifice**

- Simplificarea procedurilor și formalităților vamale pentru navele care acostează în portul Galați.
- Promovarea unor măsuri suport pentru creșterea cotei de piață a transportului fluvial și maritim.

Rolul Strategiilor suport este să adreseze problemele auxiliare care influențează procesul de dezvoltare a portului.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

### Viziune Plan Strategic

*Portul Galați va deveni un port integrat în fluxurile de comerț internațional și o poartă maritimă spre și dinspre Uniunea Europeană.*

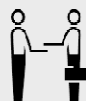
### Misiune Plan Strategic

*Portul Galați va asigura legătura între Uniunea Europeană și Comunitatea Statelor Independente și va atrage mărfuri din țările învecinate, ca port tri-modal strategic poziționat pe Coridorul TEN-T Central Rin-Dunăre.*

### Obiective generale

- ▶ **Atragerea unui trafic de 10 mil. tone/an până în 2035, prin specializare în manipularea de containere și mărfuri vrac/generale.**
- ▶ **Transformarea comunității portuare într-un angajator important în regiune.**
- ▶ **Creșterea contribuției comunității portuare la dezvoltarea economică sustenabilă pe plan local și regional.**
- ▶ **Integrarea portului Galați în traficul de pasageri pe ruta Galați - Delta Dunării.**

#### Strategia de marketing și afaceri



- ▶ Creșterea competitivității serviciilor oferite de Portul Galați clienților săi, în concordanță cu nevoile și cerințele acestora.
- ▶ Îmbunătățirea vizibilității și imaginii portului Galați la nivel internațional prin implementarea unei strategii de marketing și promovare a serviciilor / facilităților oferite
- ▶ Creșterea ponderii serviciilor cu valoare adăugată în valoarea serviciilor oferite de Comunitatea Portuară inclusiv prin exploatarea avantajelor oferite de existența Zonei Libere și a Parcului Industrial.
- ▶ Dezvoltarea traficului naval de pasageri Galați - Delta Dunării

#### Strategia de investiții



- ▶ Îmbunătățirea accesului de la / către portul Galați prin dezvoltarea și modernizarea conexiunilor cu hinterlandul în conformitate cu cerințele regulamentului TEN-T
- ▶ Modernizarea infrastructurii portuare pentru creșterea atractivității portului Galați și a transportului pe căi navigabile interioare.
- ▶ Creșterea nivelului tehnologic al operațiunilor și facilităților portuare pentru asigurarea eficienței activităților portuare
- ▶ Creșterea eficienței în asigurarea condițiilor de navigabilitate în port
- ▶ Asigurarea implementării cerințelor din Regulamentul TEN-T 1315/2013 și Studiul Coridorului Rin-Dunăre privind infrastructura fixă pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate și furnizarea serviciilor de bunkeraj CNL până în 2025;

#### Strategia organizațională și dezvoltarea resurselor umane



- ▶ Consolidarea capacității instituționale
- ▶ Îmbunătățirea cadrului de reglementare privind forța de muncă din porturi
- ▶ Crearea cadrului legal privind formarea profesională a personalului din porturi

#### Strategia de mediu



- ▶ Menținerea permanentă a conformității cu prevederile legislației în vigoare privind protecția mediului

#### Strategia de finanțare



- ▶ Valorificarea oportunităților de finanțare externă nerambursabilă disponibilă prin fondurile europene alocate dezvoltării porturilor

#### Strategia de management a relației cu actorii relevanți



- ▶ Consolidarea relațiilor partenariale în procesul de dezvoltare a portului

#### Strategii suport



- ▶ Simplificarea procedurilor și formalităților vamale pentru navelor care acostează în portul Galați
- ▶ Promovarea unor măsuri suport pentru creșterea cotei de piață a transportului fluvial și maritim

## 4. Lista proiectelor de infrastructură și a măsurilor propuse pe direcții strategice





## SECȚIUNEA 2 Proiecte de infrastructură

În secțiunea actuală se vor prezenta informații generale privind proiectele de infrastructură necesare, identificate în cadrul Planului Strategic. Informațiile detaliate sunt incluse în cadrul fișelor de proiect, anexate prezentului Raport.

### **1. Platformă multimodală Galați - Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi**

Obiectivul general al proiectului este dezvoltarea platformelor multimodale și a conexiunilor cu hinterlandul, în scopul atragerii unui trafic de 10 mil. tone / an, prin specializarea portului în manipularea de containere și mărfuri vrac/generale.

Obiectivele specifice sunt în concordanță cu obiectivele la care trebuie să răspundă proiectele depuse la finanțare în cadrul apelului de proiecte 2014 din cadrul programului Connecting Europe Facility:

- ▶ Creșterea capacității portului la un maxim anual de 300.000 TEU prin modernizarea și reabilitarea infrastructurii și suprastructurii
- ▶ Îmbunătățirea conexiunilor multimodale a operațiunilor de transport naval
- ▶ Implementarea infrastructurii fixe privind furnizarea energiei electrice navelor acostate
- ▶ Creșterea eficienței operaționale prin încorporarea de noi tehnologii de informare și comunicare în conceptul terminalului

Acest proiect este pre-identificat în Anexa I la Regulamentul CEF nr. 1316/2013, este inclus în Master Planul General de Transport al României și răspunde totodată obiectivelor Planului strategic de dezvoltare a portului Galați. Cererea de finanțare pentru proiect a fost elaborată și depusă în luna februarie 2015, în cadrul apelului de proiecte 2014 al programului Connecting Europe Facility. În prezent este în curs de evaluare.

Proiectul implică dezvoltarea unor lucrări de construcții și urmează o abordare integrată, ce cuprinde modernizarea/dezvoltarea a șase obiecte de investiții:

- ▶ Cheu
- ▶ Platforma de operare
- ▶ Zona de intrare-ieșire în terminal
- ▶ Zona de triaj
- ▶ Drum de acces
- ▶ Zona de extindere

Va fi implementat prin parteneriatul format din CN APDM, Port Bazinul Nou SA și Metaltrade International SRL, fiecare administrând sau având în proprietate diferite obiecte de investiții prevăzute.

## 2. Terminal de vrac solid și mărfuri generale în Portul Bazinul Nou

Obiectivul general al proiectului este de a crește contribuția portului Galați la dezvoltarea transportului naval în cadrul rețelei europene de transport și integrarea portului în fluxurile internaționale de mărfuri, prin creșterea capacității de manipulare a mărfurilor la nivelul portului Bazinul Nou.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- ▶ Modernizarea infrastructurii portuare de bază, inclusiv infrastructura fixă privind furnizarea energiei electrice navelor ce acostează în Portul Bazinul Nou
- ▶ Dezvoltarea capacităților de manipulare a mărfurilor generale și vrac solid în Port Bazinul Nou
- ▶ Creșterea eficienței operaționale prin introducerea sistemelor de tehnologie a informației și comunicare automatizată

Proiectul propus adresează o parte din constrângerile identificate în cadrul analizei situației existente în portul Galați, printre care infrastructura și facilități portuare neadaptate noilor fluxuri de marfă, fluxuri informaționale neautomatizate și conduce la asigurarea condițiilor moderne și eficiente pentru manipularea mărfurilor generale și vrac solid în portul Galați.

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea terminalului pentru manipularea mărfurilor (suprastructura) va fi asigurată de operatorul portuar. Dezvoltarea suprastructurii va consta în amenajarea platformei, dotarea cu echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor, amenajarea spațiilor de depozitare, implementarea sistemelor IT pentru eficientizarea operațiunilor. Amplasamentul propus este în portul Bazinul Nou, la frontul de la Dunăre din aval de bazinul portuar (danele 46-50).

## 3. Terminal de Gaz Natural Lichefiat

Proiectul va asigura îndeplinirea unei cerințe din Regulamentul TEN-T 1315/2013 aplicabile porturilor de pe rețeaua centrală TEN-T, respectiv „Introducerea de noi tehnologii și inovare, pentru promovarea combustibililor alternativi și a transportului naval eficient din punct de vedere energetic, inclusiv GNL” și cerințele Directivei 2014/94/UE ce presupun printre altele asigurarea punctelor de alimentare cu GNL în porturile maritime (până în 2025) și fluviale (până în 2030), pentru a permite navelor de navigație interioară sau navelor maritime care funcționează cu GNL să circule în întreaga rețea centrală TEN-T.

Astfel, dezvoltarea terminalului GNL în portul Galați va îndeplini următoarele obiective specifice:

- ▶ Asigurarea disponibilității combustibililor curați, GNL fiind identificat drept combustibilul cu cele mai reduse efecte negative asupra mediului.
- ▶ Utilizarea GNL ca sursă energetică industrială și socială
- ▶ Facilitarea accesului la multiple piețe de combustibili

Conform *Studiului de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime* elaborat de Actia Forum, amplasamentul recomandat are o suprafață de 2,01 ha fiind situat pe malul râului și este situat în apropiere de terminalul petrolier Galați (zona de mărfuri periculoase din port) și de Șantierul Naval Damen.

Terminalul GNL va conține următoarele elemente funcționale:

- ▶ Infrastructura portuară (dana de încărcare / descărcare, cu ponton plutitor echipat cu brațe de încărcare din / în nave și barje fluviale și maritime)

- ▶ instalații de depozitare
- ▶ echipamente de procesare GNL (de exemplu conexiuni conducte)
- ▶ compresor de recuperare a vaporilor de gaz natural
- ▶ terminal de încărcare GNL în camion
- ▶ terminal încărcare / descărcare GNL cale ferată (ca opțiune în viitor)
- ▶ instalații și echipamente de siguranță și securitate
- ▶ zona socială și administrativă (construcții)
- ▶ alte instalații și echipamente relevante (de exemplu, rețea apă de incendiu, stație pompe apă de incendiu, instalații de iluminat, instalații electrice de forță, instalații electrice de joasă tensiune, instalații de curenți slabi, instalații de legare la pământ, instalație de automatizare, bazin vidanjabil ape menajere, drumuri interne și cai feroviare secundare, împrejurimi, porți de acces, cabină poartă, sistem de supraveghere video a întregului terminal GNL)

Scenariul recomandat pentru dezvoltarea terminalului GNL este crearea unui terminal de mici dimensiuni în extremitatea estică a portului Galați, utilizând tehnologia de depozitare în SPT (rezervoare semipresurate), investiție etapizată cu capacitatea inițială de 4 mii metri cubi, urmând ca în etapa a doua, în funcție de dezvoltarea pieței din regiune, capacitatea maximă a amplasamentului să ajungă la 8.000 m<sup>3</sup>.

#### **4. Determinarea cantităților de material solid depus la danele portului Galați, evaluarea soluțiilor de îndepărtare a depunerilor și posibilități de reducere a fenomenului de depunere**

Proiectul presupune elaborarea unui studiu de fezabilitate ce va identifica în mod corespunzător cauzele depunerii de material solid cu preponderență în anumite zone ale portului Galați, va stabili măsurile constructive necesare pentru limitarea acestor depuneri și va propune soluții pentru îndepărtarea materialului solid din zona danelor și a bazinelor portuare. Totodată, studiul presupune și o analiză de rentabilitate prin care se va identifica soluția cea mai eficientă din punct de vedere economic pentru a realiza lucrările de dragaj.

Astfel, proiectul va asigura îndeplinirea obiectivului de asigurare a adâncimilor minime necesare pentru navigația în siguranță în port și va contribui la sporirea competitivității portului Galați și creșterea calității serviciilor portuare.

Existența unor zone în care materialul solid se depune cu preponderență, împiedicând navigația navelor de calcul și acostarea la dane a acestor nave de-a lungul frontului de acostare (atât în bazine cât și la Dunăre) a determinat necesitatea efectuării acestui studiu de fezabilitate. Fenomenul ce cauzează aceste depuneri poate fi atât natural cât și cauzat de manevre greșite de operare ce provoacă pierderea materialului din utilajul de operare și depunerea acestuia la baza cheului. Acest fenomen ce cauzează depunerea materialului solid se va studia prin modelare hidraulică. De asemenea, vor fi propuse diverse soluții constructive pentru devierea debitului solid în afara teritoriului portului.

CN APDM asigură lucrările de dragaj prin contractarea prestatorilor de servicii neavând în dotare drăgi proprii. Având în vedere că oferta de astfel de servicii este limitată, lucrările de dragaj se realizează la costuri ridicate. Studiul va presupune astfel și o analiză de rentabilitate pentru identificarea celei mai eficiente modalități de asigurare a adâncimilor minime de navigație – achiziționarea unei drăgi utilizând

fonduri europene puse la dispoziție prin POIM 2014-2020 sau continuarea situației actuale prin care CN APDM contractează terți în vederea realizării acestor servicii.

Zonele care vor fi studiate sunt:

1. Portul Bazinul Nou – zona bazinului portuar și a danelor 39-41 din bazin, danele 35-38 și 46-50 front la Dunăre
2. Portul Docuri – zona bazinului portuar și a danelor 26-33 din bazin, danele 22-25 front la Dunăre
3. Portul Mineralier – danele 1-16 front la Dunăre
4. Portul Comercial – danele 9-21 front la Dunăre

## 5. Terminal Ro-Ro în portul Bazinul Nou

Odată cu scăderea volumului de mărfuri operate prin portul Galați, în prezent anumite zone nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial. Strategia portului presupune orientarea spre alte tipuri de marfă, în concordanță cu cerințele actuale ale pieței și adaptarea infrastructurii și suprastructurii în vederea operării eficiente a acestora. În acest sens, se are în vedere și dezvoltarea unui terminal specializat Ro-Ro, având în vedere potențialul pentru dezvoltarea acestui tip de trafic și includerea acestui proiect în Master Planul General de Transport al României.

Obiectivele specifice ale proiectului de dezvoltare terminal Ro-Ro în portul Bazinul Nou sunt:

- ▶ Dezvoltarea capacităților de manipulare a mărfurilor
- ▶ Atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare adăugată mai mare
- ▶ Atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea terminalului (suprastructura) va fi asigurată de operatorul portuar. Dezvoltarea suprastructurii constă în amenajarea platformei și dotarea cu echipamentele necesare.

Amplasamentul propus pentru terminalul Ro-Ro este în bazinul portuar din Portul Bazinul Nou, la danele 39 - 40 aflate pe latura de vest și dana 41 aflată pe latura de nord-vest. Lungimea totală a frontului va fi de 540 m. Platforma de parcare a autovehiculelor se va amenaja pe latura de vest. Îmbarcarea și ieșirea mijloacelor auto din navele specializate se va face prin pupa acestora, la dana 41 situată pe latura de N-V a bazinului, prin intermediul unei rampe metalice mobile (articulată).

## 6. Modernizare dana 33 din portul Docuri

Strategia de dezvoltare a activităților de manipulare a mărfurilor constă în conversia terminalelor existente în terminale universale și/sau specializate moderne, conform cu prognozele de trafic pentru anumite tipuri de marfă. Proiectul de modernizare a danei 33 din portul Docuri va contribui la dezvoltarea capacităților de manipulare și atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare adăugată mai mare și în concordanță cu cerințele pieței.

Ca parte a eforturilor de atragere a unor noi tipuri de marfă prin portul Galați, proiectul presupune adaptarea zonei de manipulare a mărfurilor pentru a susține operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență. De asemenea, proiectul presupune și îmbunătățirea conexiunilor cu hinterlandul, rutier și

feroviar. CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea suprastructurii (platforma, spații de depozitare, echipamente, eventual re tehnologizare) va fi asigurată de operatorul portuar.

Dana propusă a fi modernizată din Portul Docuri este ultima dană de pe latura nordică a bazinului portuar. Cheul vertical se va executa peste cheul existent și va fi racordat la utilități (apă/canal și electricitate) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apă la nave și de alimentare cu energie electrică pe perioada staționării la cheu a acestora.

Pentru conexiunile cu hinterlandul sunt prevăzute următoarele lucrări de infrastructură de acces:

- ▶ Drum de acces cu două benzi de circulație proiectat pentru trafic greu, ce intră în port în zona porții 2.
- ▶ Refacerea unei linii de cale ferată, pe același amplasament și cu aceleași caracteristici ca și linia inițială.

## **7. Reabilitare infrastructură portuară – dana 21 în portul Comercial**

Proiectul de reabilitare a infrastructurii portuare din zona dana 21 a portului Comercial va contribui la dezvoltarea capacităților de manipulare și atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare adăugată mai mare și în concordanță cu cerințele pieței.

Ca parte a eforturilor de atragere a unor noi tipuri de marfă prin portul Galați, proiectul presupune adaptarea zonei de manipulare a mărfurilor pentru a susține operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență. Proiectul este propus pe baza structurii și volumului de marfă prognozat, în colaborare cu operatorul portuar. Operatorul portuar va dezvolta suprastructura și zonele destinate activităților portuare iar CN APDM va asigura infrastructura. Dezvoltarea suprastructurii constă în amenajarea platformei, dotarea cu echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor și amenajarea spațiilor de depozitare.

Dana propusă a fi reabilitată se află în zona portului Comercial, la limita aval a acestuia. Soluția constructivă propusă este reabilitare/restaurare cheu istoric tip Anghel Saligny, cu păstrarea valorii istorice de patrimoniu (vechime de peste 100 ani). Cheul va fi racordat la utilități (apă/canal și electricitate) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apă la nave și de alimentare cu energie electrică pe perioada staționării la cheu a acestora.

## **8. Portul Comercial vechi – Cheiul istoric – Promovare și valorificare turistică**

Investiția va fi realizată prin modernizarea infrastructurii portuare existente și lucrări noi de suprastructură. Realizarea acestui proiect este o măsură necesară pentru a asigura integrarea portului în fluxurile internaționale de pasageri și în vederea revitalizării acestei zone pentru utilizare în scop comercial și de agrement. Se încadrează într-un program al dezvoltării dunărene denumit „DonauHanse”, inițiat de Primăria Viena și finanțat de Comisia Europeană, la care participă 20 orașe-port și la care Municipiul Galați este parte.

Proiectul va avea următoarele rezultate:

- ▶ oprirea la Galați a navelor de croazieră străine care trec spre Delta Dunării

- ▶ oferirea unui număr sporit de atracții turistice
- ▶ crearea unui punct de interes turistic deosebit, capabil să fie inclus în rețeaua de programe turistice ale Europei
- ▶ dublarea numărului de turiști care vin la Galați

Prin tema de proiectare, se va realiza o zona peri-portuară și peri-centrală cu două funcțiuni esențiale:

- ▶ Zonă cu dotari pentru comerț, alimentație publică și petrecere a timpului liber pentru locuitorii orașului
- ▶ Zonă de acces / recepție a turiștilor aflați în tranzit pe Dunăre

Proiectul este amplasat pe platforma portuară dintre Palatul Navigației și fosta pescărie. Pe terenul pus la dispoziție de către CN APDM s-a propus realizarea următoarelor lucrări în prima etapă a investiției: clădire pentru sosiri și plecări internaționale (terminal de călători), lucrări de amenajări portuare (reabilitare / restaurare cheu istoric tip Anghel Saligny), structuri de apunare, dragaje pentru asigurarea adâncimilor minime necesare.

Etapa a doua a investiției presupune conversia spațiilor cu alte destinații de la parterurile blocurilor și a locuințelor individuale din spatele frontului de blocuri din zona portului Comercial în spații cu funcțiuni compatibile cu viitorul profil al zonei.

## **9. Terminal de cereale și mărfuri generale în portul Mineralier, prin conversia unora dintre danele existente**

Portul Mineralier a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac provenind de la combinat. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate a combinatului, în prezent anumite zone ale portului nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial. Astfel, este nevoie de reorientarea activităților portuare din portul Mineralier spre alte tipuri de mărfuri. Proiectul va adresa această nevoie prin conversia unor dane din portul Mineralier în dane specializate pentru mărfuri generale și cereale.

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea suprastructurii (platforma, spații de depozitare, echipamente, re tehnologizare) va fi asigurată de operatorul portuar.

Lucrările de infrastructură portuară propuse a fi realizate de CN APDM care fac obiectul proiectului sunt:

- ▶ Reabilitare accesorii de cheu la danele 7 – 8, 9 – 10;
- ▶ Modernizare dane 9 – 10 în vederea conversiei în terminal de mărfuri generale, prin completarea platformei estacadă dintre platforma cheului și platforma portuară situată pe malul natural;
- ▶ Conversie dane 13 - 16 în terminal de cereale, prin completarea platformei estacadă dintre platforma cheului și platforma portuară situată pe malul natural.

Lucrările de suprastructură, propuse a fi realizate de operator sunt:

- ▶ Spații de depozitare (magazii) la danele 7 – 8 pentru mărfuri generale
- ▶ Achiziție utilaje (macarale, stivuitoare etc.), specifice pentru mărfuri generale pentru danele 7 – 8 și 9 – 10;

- ▶ Achiziție echipamente de cheu (bandă transportoare), cu tehnologizare specifică și utilaje specifice terminalului de cereale, silozuri de cereale, pentru danele 13 – 16.

Pentru conexiunile cu hinterlandul sunt prevăzute următoarele lucrări de infrastructură de acces:

- ▶ Drum de acces cu două benzi de circulație ce se desprinde din drumul național 22B, intră în port în zona Porții 2 și va face legătura cu drumurile și platformele existente. Drumul va fi proiectat pentru trafic greu
- ▶ Linie de cale ferată nouă care să deservescă danele 9 – 10 - 13 ( $L = 840$  m), cu prelungire până în capătul danei 16 ( $L = 260$  m). Linia va fi o linie industrială ce va avea circa 1.100 m lungime totală (danele 9 – 16), simplă, cu ecartament normal (1435 mm). La intersecția căii ferate cu drumurile existente se vor amenaja treceri la nivel.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## SECȚIUNEA 3 Măsurile suport pentru îndeplinirea obiectivelor

### 1. Dezvoltarea unei structuri echilibrate de tarifyare

În contextul actual în care prețul transportului joacă un rol esențial în selectarea rutelor și furnizorilor de transport, politica tarifyară are un rol esențial în crearea avantajelor competitive. Prezentul capitol are rolul de a face recomandări și propune un plan de acțiune în scopul elaborării unei politici tarifyare echilibrate care să sporească atractivitatea portului Galați, pe baza analizei tarifyarilor practicate și bunelor practici la nivel internațional.

Pentru analiza comparativă a structurii tarifyare și formularea unor recomandări în linie cu practicile internaționale, au fost selectate porturile Klaipeda, Riga, Constanța și Galați. Selecția are la bază faptul că aceste porturi sunt încă în curs de dezvoltare (în cazul porturilor Klaipeda și Riga) pentru a asigura comparabilitate cu nivelul de dezvoltare a portului Galați și României în general. Portul Constanța a fost selectat ca și competitor direct pe segmentul de nave cu pescaj maxim de 7.32 m.

În secțiunile ce urmează sunt prezentate informații cu privire la politica tarifyară, tipurile de tarifye și reducerile aplicate de porturile menționate mai sus în baza documentelor relevante aplicabile.

#### 1.1. Portul Liber Riga

Taxele portuare aplicate în Portul liber din Riga sunt definite prin Decretul Portului Liber. Decretul face distincția între taxele și tarifyele plătite de navele ce acostează și pleacă din port și stabilește totodată taxele minime pentru serviciile prestate în port. Portul liber din Riga aplică următoarele tipuri de taxe: de tonaj, de canal, de cheiaj, de tonaj mic, sanitare, de gheață, de pilotaj și taxe de pasageri. Următorul tabel prezintă un sumar al taxelor standard pe tip de navă:

**Tabelul 1 Taxe standard în portul liber din Riga**

Tipuri de taxe și tarifye (USD per 1 GT\*)

	Tonaj	Canal	Sanitare**	Cheiaj	Pilotaj	Tonaj mic	Gheață	Pasageri***
Tipuri de Nave								
Containere	0.16	0.11	0.05 / 0.093	0.10	0.10	n/a	0.05	1.50
Nave frigorifice	0.16	0.11	0.05 / 0.093	0.10	0.10	n/a	0.05	1.50
Ro-Ro	0.13	0.08	0.05 / 0.093	0.10	0.10	n/a	0.05	1.50
Pasageri	0.02	0.01	n/a	0.10	0.10	n/a	0.05	1
Legat	0.13	0.08	0.05 / 0.093	0.10	0.10	n/a	0.05	1.50
Altele	0.28	0.19	0.05 / 0.093	0.10	0.10	n/a	0.05	1.50
Tonaj mic	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	0.05	0.05	1.50

\*Notă: toate taxele sunt calculate liniar în USD per 1 tonă brută a navei

\*\*0,05 USD/GT pentru navele dotate cu facilități de tratare a apelor segregate și deșeurilor. 0,093 USD/GT pentru alte nave.

\*\*\*Taxele de pasageri sunt per pasager la venire și la plecare

La taxele standard prezentate în tabelul de mai sus sunt aplicate o serie de reduceri și scutiri, după cum urmează:

Pentru **taxa de tonaj** reducerile se aplică în următoarele cazuri:



- ▶ Dacă volumul mărfurilor încărcate/ descărcate este sub 50% din capacitatea totală de marfă (DWT): 25% reducere.
- ▶ Dacă nava sosește și pleacă în balast: 50% reducere.

În cazul **taxei de canal** principalul considerent este numărul de acostări, astfel:

- ▶ A doua acostare: nu se aplică taxe.
- ▶ A treia sau a patra acostare: 25% reducere din tariful standard
- ▶ A cincea acostare și cele ulterioare: 50% reducere din tariful standard

În cazul **taxei de cheiaj**, dacă o navă nu efectuează operațiuni de manipulare marfă sau pasageri, atunci se vor aplica următoarele taxe de cheiaj reduse față de cele standard:

- ▶ RoRo: 0,008 USD/GT.
- ▶ Pasageri/ croazieră: 0,008 USD/GT.
- ▶ Nave de pescuit și de comerț cu pește: 0,006 USD/GT.
- ▶ Altele: 0,012 USD/GT.

Pentru navele care în timpul unei escale în port folosesc mai multe dane, atunci pentru fiecare a doua dană suplimentară beneficiază de o reducere de 50% din taxele standard de cheiaj.

De asemenea, nu există taxe de cheiaj pentru timpul în care nava este în reparații, însă dacă există operațiuni de manipulare a mărfii înainte sau după, atunci taxele standard de cheiaj se vor aplica pentru perioada de manipulare.

Este important de reținut că **tarifele de pilotaj** se calculează separat pentru fiecare sosire a navei, manevră în limitele portului și plecare din port. Dacă nava are permisiunea căpitaniei portului de a naviga fără pilot, se acordă o reducere de 50% la taxele de pilotaj.

**Taxe de tonaj mic.** Navele de tonaj mic trebuie să plătească taxele specifice tipului de navă separat pentru sosire și plecare, fiind însă scutite de alte taxe portuare.

Următoarele reduceri și scutiri se aplică din tariful standard la **taxele pentru servicii de spargere a gheții** la următoarele tipuri de nave:

- ▶ Pasageri/ croazieră: 30% reducere.
- ▶ RoRo și containere: 20% reducere.
- ▶ Navele care intră în port pentru primirea de combustibil sau alte aprovizionări sau pentru reparații, și nu realizează nicio activitate comercială.

**Taxa de pasageri** este colectată pe baza listei de pasageri depusă la căpitania portului, la sosire și la plecare, indiferent dacă pasagerii sunt îmbarcați sau debarcați. Copiii cu vârsta sub 12 ani sunt scutiți de la plata acestei taxe.

**Alte scutiri la taxele portuare**

Scutirile la taxele portuare se aplică pe baza a două considerente cheie: scutirea pe tipuri speciale de nave și scutiri pentru navele de linie care reînnoiesc contractele pe minimum același număr de acostări. În primul caz, tipurile de nave care sunt scutite de taxele portuare sunt următoarele:

- ▶ Nave letone și străine în serviciu de stat
- ▶ Nave străine care efectuează o vizită oficială
- ▶ Nave tip spital
- ▶ Nave de distanțe mici (short-sea) și iahturi
- ▶ Nave de instructaj
- ▶ Nave de cercetare
- ▶ Nave caritabile
- ▶ Nave de agrement
- ▶ Nave cu capacitatea motorului sub 100 kW
- ▶ Nave care fac escală în port datorită unor circumstanțe extraordinare

În cel de-al doilea caz, navele care aparțin de linii maritime care acostează în Portul Riga, beneficiază de reducerile listate mai jos în condițiile reînnoirii acordurilor contractuale cu portul la cel puțin același nivel al activității.

- ▶ O navă de linie beneficiază de următoarele reduceri pentru toate taxele din port:
  - a 10a - a 20a escală în port: 10%
  - a 21a – a 50a escală în port: 20%
  - a 51a escală în port: 40%
- ▶ Vasele letone de pescuit sau de comerț cu pește care au produse de pește la bord sau navighează în balast beneficiază de o reducere de 50% la toate taxele portuare.
- ▶ Dacă o navă intră în port în scopuri necomerciale, respectiv pentru realimentare și reprovizionare sau lucrări de reparații, va primi o reducere de 75% de la toate taxele portuare.
- ▶ Navele de pasageri/ de croazieră primesc o reducere de 95% la taxele de tonaj și de canal.

## 1.2. Portul Klaipeda

Taxele și tarifele portuare sunt stabilite prin decretul Ministrului Transporturilor și Comunicațiilor în conformitate cu cadrul legislativ național. Portul Klaipeda aplică următoarele tipuri de taxe: de navă, de navigație, de cheiaj, de tonaj, sanitare, de pasageri, de canal.

Taxele sunt percepute pentru fiecare intrare în port, dacă nu se prevede altfel. Următorul tabel prezintă un sumar al taxelor și tarifelor standard pe tip de navă; reducerile și scutirile vor fi definite individual pe fiecare tip de taxă, respectând aceeași clasificare.

**Tabelul 2 Taxe standard în portul Klaipeda**

	Tipuri de taxe și tarife (EUR per 1 GT)					
	Navă	Navigație	Cheiaj	Tonaj	Sanitare*****	Canal
Pasageri	0,12	0,06	0,01****	n/a	0,07/0,007	0,07
<b>Nave de linie:</b>						
Cargo	0,58	0,12	0,09	0,43/0,64*****	0,07/0,007	0,07
Ro-Pax	0,29	0,06	0,09	0,43/0,64*****	0,07/0,007	0,07
Ro-Ro	0,29	0,06	0,09	0,43/0,64*****	0,07/0,007	0,07
Containere	0,28	0,12	0,12	Vezi detaliile	0,07/0,007	0,07
Petrolier	0,46	n/a	n/a	0,43	0,07/0,007	0,07
Cargobot	0,58	0,06	0,12	Vezi detaliile	0,07/0,007	0,07
Tramp	0,29	0,06	n/a	Vezi detaliile	0,07/0,007	0,07
Transport vehicule	0,14	0,04	0,04	Vezi detaliile	0,07/0,007	0,07
<b>Căi navigabile interioare (IW) - Ape lituaniene:</b>						
Maritime*	0,93	0,16	0,04****	n/a	n/a	0,07
Feribot de pasageri IW*	0,93	0,16	0,04****	n/a	n/a	n/a
Barjă IW**	0,87	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Macara plutitoare**	0,87	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Bac**	0,87	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Alte IW	1,94	0,16	0,01	n/a	0,93**	0,07
<b>Căi navigabile interioare (IW) - International:</b>						
Barjă IW	0,07	n/a	n/a	n/a	0,07/0,007	0,07
Macara plutitoare	0,07	n/a	n/a	n/a	0,07/0,007	n/a
Bac	0,07	n/a	n/a	n/a	0,07/0,007	n/a
Alte IW	0,16	0,16	n/a	n/a	0,07/0,007	0,07
<b>Nave fără activitate de încărcare/ descărcare:</b>						
Nave***	0,23	0,06	0,083*****	n/a	0,07/0,007	0,07

\* Navele care operează regulat pe baza unui contract plătit o dată pe an

\*\* Plătit o dată pe an

\*\*\* Pentru nave care intră în port pentru activități precum reparații

\*\*\*\* pe zi

\*\*\*\*\* Sub 3.500 GT/ Peste 3.500 GT

\*\*\*\*\* Vehicule cu sub 12 locuri/ Vehicule cu peste 12 locuri

\*\*\*\*\* Nave care rămân mai puțin de 10 zile/ a 11-a zi și peste

### Reduceri și scutiri de la taxele standard

La taxele standard prezentate în tabelul de mai sus sunt aplicate o serie de reduceri și scutiri, după cum este prezentat în cele ce urmează.

### Taxe pentru nave

Următoarele taxe se aplică la diferite nave, acestea nefiind menționate în tabelul anterior ce include doar taxe standard:

- ▶ Pentru tipurile de nave Ro-Pax și Ro-Ro care intră în port de cel puțin două ori pe săptămână se aplică o taxă de 0,043 EUR per GT.
- ▶ Pentru cargoboturi, remorhere și vase de pescărie, care au sub 1.000 GT se aplică o taxă de 0,12 EUR per GT.
- ▶ Pentru navele fluviale care navighează în apele naționale lituaniene și care nu au un GT documentat oficial, se aplică o taxă anuală de 5,79 EUR pe metru de lungime.
- ▶ Pentru navele fluviale care navighează în apele internaționale și care nu au un GT documentat oficial, se aplică o taxă anuală de 0,49 EUR pe metru de lungime.
- ▶ Pentru navele care sunt ancorate mai mult de 1 lună pentru reparații și alte activități asociate, se aplică următoarele tarife pe fiecare lună:
  - Renovare, reparare și demontare - 0,10 EUR/ GT.
  - Cargoboturi, remorhere sau vase de pescărie cu mai puțin de 1.000 GT - 0,12 EUR/ GT.
  - Alte nave - 0,23 EUR/ GT.

Următoarele reduceri se aplică și la următoarele tipuri de nave, acestea nefiind cumulative:

- ▶ Nave de pasageri/ de croazieră:
  - A 2a - a 3a intrare pe an - 20% reducere
  - A 4a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave de linie:
  - A 9a - a 27a intrare pe an - 25% reducere
  - A 28a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave cargo:
  - A 14a - a 28a intrare pe an - 10% reducere
  - A 29a intrare și ulterior, pe an - 20% reducere
- ▶ Nave ieșite în larg pentru teste și pe vreme furtunoasă:
  - 80% reducere
- ▶ Nave care din cauza adâncimii insuficiente a portului nu pot intra sau ieși din port încărcate complet pentru care se aplică următoarea formulă de discount:
  - pescajul maxim al navei - limita maximă de pescaj în port/ pescajul maxim al navei x 100

### **Taxe de navigație**

Următoarele taxe se aplică la diferite nave, acestea nefiind menționate în tabelul anterior ce include doar taxe standard:

- ▶ Pentru navele Ro-Pax și Ro-Ro care intră în port de mai mult de două ori pe săptămână, se aplică o taxă de 0,015 EUR per GT.
- ▶ Pentru cargoboturi, remorhere și vase de pescărie, care au GT sub 1.000, se aplică o taxă de 0,058 EUR per GT.
- ▶ Pentru navele fluviale care navighează în apele naționale lituaniene și care nu au un GT documentat oficial, se aplică o taxă de 5,87 EUR pe metru de lungime pe an.

Următoarele reduceri se aplică și la următoarele tipuri de nave, acestea nefiind cumulative:

- ▶ Nave de pasageri/ de croazieră:
  - A 2a - a 3a intrare pe an - 20% reducere
  - A 4a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave de linie:
  - A 9a - a 27a intrare pe an - 25% reducere
  - A 28a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave cargo:
  - A 14a - a 28a intrare pe an - 10% reducere
  - A 29a intrare și ulterior, pe an - 20% reducere

### Taxe de cheiaj

Următoarele taxe se aplică la diferite nave, acestea nefiind menționate în tabelul anterior ce include doar taxe standard:

- ▶ Pentru navele Ro-Pax și Ro-Ro, care intră în port mai mult de două ori pe săptămână, se aplică o taxă de 0,029 EUR per GT.
- ▶ Pentru nave care nu efectuează activități comerciale:
  - Pasageri/ croazieră - 0,012 EUR per GT pe zi.
  - Cargo, Ro-Ro, Ro-Pax - 0,012 EUR per GT pe zi.
  - Cargoboturi, remorhere și vase de pescărie, se aplică o taxă de 0,015 EUR per GT pe zi.
  - Cargoboturi, remorhere și vase de pescărie, care au GT sub 1.000, se aplică o taxă de 0,009 EUR per GT pe zi.

Următoarele reduceri se aplică și la următoarele tipuri de nave, acestea nefiind cumulative:

- ▶ Nave de pasageri/ de croazieră:
  - A 2a - a 3a intrare pe an - 20% reducere
  - A 4a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave de linie:
  - A 9a - a 27a intrare pe an - 25% reducere
  - A 28a intrare și ulterior, pe an - 50% reducere
- ▶ Nave cargo:
  - A 14a - a 28a intrare pe an - 10% reducere
  - A 29a intrare și ulterior, pe an - 20% reducere

### Taxe de tonaj

Următoarele taxe suplimentare se aplică la diferite nave, acestea nefiind menționate în tabelul anterior ce include doar taxe standard:

- ▶ Pentru orice încărcare de vehicule de transport, roltrailer și containere (pline/ goale) pe un șasiu Ro-Ro și pentru vagoane cu marfă: 5,79 EUR per vehicul.

- ▶ Pentru orice vehicul de transport fără marfă: 2,03 EUR per vehicul.
- ▶ Pentru fiecare TEU operat:
  - Încărcat: 5,79 Eur.
  - Gol: 2,03 Eur.
- ▶ Pentru petroliere și nave de linie pentru mărfuri:
  - Dacă marfa încărcată sau descărcată este sub 80% din DWT: 20% reducere.
  - Dacă marfa încărcată sau descărcată este sub 40% din DWT: 40% reducere.
- ▶ Nave de containere:
  - Containere pline, cu cantitatea mai mare de 800 TEU pe o singură navă: 50% reducere.
  - Containere goale, cu cantitatea mai mare de 800 TEU pe o singură navă: 50% reducere.

Este important de reținut că taxele de tonaj sunt aplicate separat pentru operațiunile de încărcare și de descărcare.

### **Taxe sanitare**

Următoarele taxe se aplică la diferite nave, acestea nefiind menționate în tabelul anterior ce include doar taxe standard:

- ▶ Pentru navele aflate în reparații, se aplică tarifele standard, dar costul total are un plafon de 290 EUR.
- ▶ Vase Ro-Ro și Ro-Pax care intră în port de mai mult de două ori pe săptămână, pentru fiecare intrare: 0,02 EUR per GT:
  - De la a 9a intrare: 25% reducere
  - De la a 28a intrare: 35% reducere
- ▶ Pentru navele fluviale care navighează în apele naționale lituaniene și care nu au un GT documentat oficial, se aplică o taxă de 2,78 EUR pe metru de lungime pe an.
- ▶ Nave de pasageri/ de croazieră:
  - A doua - a treia intrare în anul calendaristic: 20% reducere
  - De la a patra intrare în anul calendaristic: 50% reducere
- ▶ Pentru navele care dețin certificatul „Green Award”: 20% reducere.

### **Taxe de pasageri**

Taxa de pasageri este redusă la 1 EUR pentru toți pasagerii cu vârsta sub 7 ani care sosesc și pleacă pe nave de pasageri care navighează pe apele de pe teritoriul național.

### **Taxe de canal**

Următoarele tarife neincluse în tabelul de mai sus cu taxe standard se aplică la diferite vase:

- ▶ Pentru toate navele care fac manevre de întoarcere: 0,053 EUR per GT; cu excepția
  - Pentru navele fluviale sau cele nepropulsate: 0,084 EUR per GT.
  - Pentru navele fluviale sau cele nepropulsate, al căror GT nu este documentat: 0,289 per 1 m de lungime totală (pentru fiecare întoarcere).
- ▶ Pentru nave de pasageri/ de croazieră:
  - A 2a - a 3a intrare în anul calendaristic: 20% reducere
  - De la a patra intrare în anul calendaristic: 50% reducere

### Scutiri la taxele portuare

Următoarele tipuri de nave sunt scutite de taxele de navă, navigație, cheiaj, tonaj, sanitare și de pasageri:

- ▶ Navele de apărare națională lituaniene
- ▶ Navele de securitate la frontieră
- ▶ Navele poliției portuare
- ▶ Navele de securitate portuară maritimă
- ▶ Navele de pompieri și de salvare înregistrate în Lituania
- ▶ Navele de protecție a mediului, cercetare științifică, instructaj și hidrografice înregistrate în Lituania
- ▶ Navele medicale
- ▶ Ambarcațiunile sportive înregistrate în Lituania
- ▶ Navele autorității portuare și navele care întreprind activități pentru Autoritatea Portuară
- ▶ Navele înregistrate în Lituania care au până la 8 m înălțime și navighează în apele naționale
- ▶ Navele de luptă străine care au statut militar străin
- ▶ Navele de delegații străine
- ▶ Navele a căror plecare este întârziată de vremea nefavorabilă

Următoarele nave sunt scutite de taxele sanitare:

- ▶ Navele care navighează în apele naționale și care au utilizat servicii de colectare a agenților poluanți și deșeurilor.
- ▶ Navele de linie care asigură legături regulate de transport cu porturile mărilor Baltică și de Nord.

Următoarele nave sunt scutite de taxele de canal:

- ▶ Navele pentru care serviciile de pilotaj maritim nu sunt obligatorii și aceste servicii nu au fost furnizate.

Următoarele nave sunt scutite de taxele de tonaj:

- ▶ Navele înregistrate în Lituania care transportă mărfuri în apele naționale.

### 1.3. Portul Constanța

Tarifele portuare sunt aplicate de CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța pentru porturile pe care le administrează. Analiza structurii tarifare arată că aceasta este una complexă, diferențiată pe tipuri de nave, iar tarifele sunt formate prin utilizarea unei matrici (formulă directă calculată cu GT x tip de vas) pentru diferite tarife cu aplicarea reducerilor.

Tarifele sunt percepute atât de CN APM, cât și de alți operatori și administrații publice. Printre tarifele administrate de CN APM se numără tarifele de acces în port, cheu, bazin, pentru utilizarea infrastructurii portuare, utilități și servicii specifice, alte tarife speciale. În categoria tarifelor percepute de alți operatori se numără tarifele Autorității Navale Române, tarifele de pilotaj și de remorcaj.

#### **Tarifele administrate de Portul Constanța**

**Tariful de acces în port** se aplică la GT pe navă așa cum reiese din actele navei pentru fiecare intrare în port în funcție de tipul de vas. De asemenea, prețul per GT este separat pe grupe de tonaj brut (GT), ce variază pe categorii de tonaj de la nave de 0 - 5.000 până la peste 70.000.

Reducerile sunt aplicate la tarifele stabilite pentru următoarele situații:

- ▶ Navele de transport maritim de linie care întrunesc cerințele stabilite și au mai mult de 1 navă ce face escale lunare vor avea tarife mai mici. Aceste tarife depind de numărul de vase care fac escale lunare.
- ▶ Pentru navele care fac o a doua escală în port în termen de o lună.

### Tariful de cheu

Tariful se aplică la lungimea maximă a vasului (LOA) și numărul de zile în port, și care depinde și de tipul de vas și grupa de tonaj brut (GT) în care se încadrează vasul. Tabelul de mai jos prezintă un exemplu de aplicare.

Tabelul 3 Aplicarea tarifului standard de cheu în Portul Constanța

Tipul de navă	M/ U	0-5000 (GT)	5001- 10000 (GT)	10001- 20000 (GT)	20001- 45000 (GT)	45001- 70000 (GT)	>70000 (GT)
Petrolier / GPL	€/m/zi	8.094	15.565	17.806	23.527	33.122	35.115
Portcontainer	€/m/zi	7.469	8.472	8.749	8.963	9.496	10.03
RoRo / Feribot	€/m/zi	5.852	7.223	7.72	8.468	8.717	9.339
Navă maritimă de pasageri	€/m/zi	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585
Navă fluvială de pasageri	€/m/zi	6.349	6.349	6.349	6.349	6.349	6.349
Navă militară	€/m/zi	11.83	11.83	11.83	11.83	11.83	11.83

Reduceri sau tarife diferite se aplică la navele de transport în vrac și navele de marfă care transportă cărbune și derivați, fosfați, apatit, minereuri de fier și bauxită.

Sunt aplicate tarife diferite, mai scăzute, în cazul în care navele fac escale în port doar pentru lucrări de reparații ce vor fi efectuate de-a lungul cheului.

### Tariful de bazin

Similar cu tariful de cheu, tariful se aplică la lungimea maximă a vasului (LOA) și numărul de zile în port, dar depinde și de tipul de vas și tonajul brut (GT) în care se încadrează vasul. Se aplică reduceri speciale la navele de pasageri maritime și fluviale, iar acestea depind de durata șederii, măsurată în ore.

### Tarife unice pentru utilizarea infrastructurii portuare

Există tarife unice aplicate pentru utilizarea infrastructurii portuare pentru anumite tipuri de nave tehnice (remorchere, docuri plutitoare) și nave fluviale (împingătoare, barje de depozitare). Prețurile sunt calculate cu o formulă directă constând din prețul per GT/GTU/HP/LOA (în funcție de tarif) pe zi.

**Tarife speciale** sunt aplicate pentru:

- ▶ Supravegherea, securitatea și controlul operațiunilor de încărcare/ descărcare ale vaselor maritime și fluviale.



- ▶ Exploatarea balizelor maritime TTS.
- ▶ Utilizarea terminalului de pasageri de către pasageri.
- ▶ Folosirea temporară a scannerului de containere.

**Tariful de utilități și servicii specifice portului** se aplică la navele care folosesc utilități și servicii specifice furnizate în Portul Constanța:

- ▶ Aprovizionarea cu apă.
- ▶ Alimentarea cu curent electric.
- ▶ Serviciu de curățare pe baza estimărilor furnizate de Administrație pentru navele la care se constată că au poluat bazinul portuar cu deșeurile de petrol/ reziduuri.
- ▶ Colectarea deșeurilor generate de nave.

**Alte tarife** includ:

- ▶ Tarife pentru permisul de muncă în porturile Midia și Mangalia.
- ▶ Buletine informative și pilotaj.
- ▶ Tarifele pentru permisele de acces în port pentru diferite tipuri de vehicule

**Tarifele administrate de operatori contractuali și alți administratori publici în Portul Constanța**

**Autoritatea Navală Română** aplică tarife pentru următoarele activități specifice:

- ▶ Emiterea autorizațiilor de construire și înregistrarea actelor navelor aflate în construcție/ iradiere.
- ▶ Aprobarea modificărilor în registrul vaselor.
- ▶ Emiterea/ prelungirea valabilității licenței temporare pentru ridicarea pavilionului român.

**Tarife de pilotaj și de remorcaj.** Conform prevederilor legislative, tarifele de pilotaj și remorcaj sunt aplicate de operatori specializați și autorizați care au o bază contractuală cu CN APM. Tarifele de remorcaj sunt calculate la lungimea totală în metri dată de înregistrarea navei maritime (în metri). Se aplică un preț fix în EUR pe baza grupei de lungime totală în care se încadrează vasul.

## 1.4. Portul Galați

Structura tarifară a Portului Galați constă din patru categorii principale: utilizarea infrastructurii de transport naval, servicii de mediu, alte servicii de exploatare, servicii de închiriere.

**Tarifele portuare pentru utilizarea infrastructurii de transport naval**

Tarifele pentru navele fluviale românești și străine sunt următoarele:

- ▶ Tariful de cheiaj
  - Este stabilit liniar pe tonă marfă.
  - Prețul este diferențiat pe categorii de capacitate, cu cât numărul de tone este mai mare, cu atât tariful pe tonă marfă este mai scăzut.
  - Se aplică tarife diferite pentru vasele care acostează la cheu și nu efectuează operațiuni sau pentru cele care staționează la mal natural.

- Pentru navele care nu efectuează operațiuni se aplică un tarif pe navă, pe zi.
- ▶ Tariful de staționare în radă cu operațiuni este stabilit liniar pe tonă marfă.
- ▶ Tariful de staționare în radă fără operațiuni este un preț fix pe navă pe zi.
- ▶ Tariful de acvatoriu se aplică navelor de pasageri și de croazieră, indiferent de pavilion, pe zi.

Tarifele pentru navele maritime românești și străine:

- ▶ Spre deosebire de gama de tarife pentru navele fluviale, în cazul navelor maritime se aplică și un tarif de acces în port minim pe navă.
- ▶ Tariful de cheiaj.
  - Este stabilit liniar pe tone mărfuri sau număr de TEU-ri.
  - Prețul este diferențiat în funcție de tipul de mărfuri transportate pe navă (mărfuri generale, mărfuri vrac, mărfuri containerizate, produse petroliere).
  - Se aplică diferite tarife pentru navele care acostează la cheu și nu efectuează operațiuni sau pentru cele care staționează la mal natural.
- ▶ Tarifele de staționare în radă cu sau fără operațiuni și cele de staționare în acvatoriu sunt aplicate în mod similar cu cele pentru navele fluviale, având însă valori mai ridicate.

Tarifele pentru pontoane de acostare:

- ▶ Tarif staționare la ponton APDM.
  - Pentru navele de croazieră și de pasageri este stabilit un tarif fix pe zi.
  - Pentru orice alte nave este stabilit un tarif pe oră, acesta fiind redus cu 50% dacă nava staționează mai mult de 11 ore.
- ▶ Tariful de staționare permanentă la cheu este aplicat pe lungimea cheului pe zi.
- ▶ Tariful de staționare la mal natural este aplicat pe metru liniar de mal pe zi.

**Tarifele portuare pentru servicii de mediu** sunt aplicate pentru următoarele tipuri de servicii: preluarea și tratarea apei uzate menajere de la nave, asistență pentru transferul de produse petroliere și petrochimice, asistență pentru bunkeraj produse petroliere, preluarea deșeurilor menajere de la nave, preluarea reziduurilor de hidrocarbură de la nave, colectare, ambalare, transport și eliminare deșeurii periculoase de la nave.

**Tarifele portuare pentru alte servicii** sunt stabilite pentru: aprovizionarea cu apă potabilă, aprovizionare cu energie electrică, emitere carnet de muncitor portuar, ISPS, eliberare acorduri și avize, servicii pilotaj (pilotare nave și legare/ dezlegare).

Ultima categorie de tarife o reprezintă cele de **prestări servicii cu bunuri proprii**.

Evaluarea primară a aplicării tarifelor în Portul Galați, în comparație cu alte porturi din această analiză, este că politica este mai simplă prin abordarea sa. Există în general mai puține tipuri de tarife aplicate și segregarea pe tip de vas și/ sau măsura unitară (precum MT) se aplică inconsistent. De asemenea, nu a fost identificată o politică sistematică de reduceri aplicate la diferite nave, linii maritime și/ sau la frecvența intrărilor în port.

## 1.5. Analiza comparativă de preț

Această secțiune prezintă o analiză comparativă între tarifele percepute în porturile Klaipeda, Riga, Galați și Constanța. Principalul obiectiv este de a stabili dacă există limitări competitive cauzate de nivelul tarifelor, dar și de a analiza comparativ structura tarifară.

Pentru analiza comparativă a fost selectat exemplul unei nave cu caracteristicile de mai jos pentru care au fost calculate tarifele aferente serviciilor portuare pe care ar trebui să le plătească în fiecare dintre cele patru porturi selectate.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

**Tabelul 4 Caracteristici cheie ale navei analizate (nava transportă cereale)**

Caracteristici navă	
NT	996
GT	1981
D.W.	3252
L.O.A.	82,17

**Tabelul 5 Taxele aplicate la vasul analizat în Portul Constanța și Galați (în Euro)**

Portul Constanța		Portul Galați	
Tip de taxă	Sumă	Tip de taxă	Sumă
Acces în port	307,06	Canalul Sulina:	3378,73
Taxe de far	59,43	balast intrare	1166,64
Tariful de cheu	429,58	încărcat ieșire	2122,45
Tariful de bazin	75,43	Tariful portuar minim	89,64
Supraveghere, securitate și controale	215	Administrația portului Sulina	197,45
Deșeuri	72	Căpitania Portului Sulina	277,53
Căpitania Portului	257,53	Taxă de agenție în Sulina	200
Remorcaj	0	Pilotaj Sulina	1686,65
Amarare/ dezamarare	120	Administrația portului Galați	1341,64
Pilotaj	884,1	Căpitania Portului Galați	257,53
Taxă de agenție	1000	Taxe de notificare + far	67,43
Comunicații/ expediții	100	Taxă de agenție în Galați	1000
Cheltuieli mărunte/ facilități/ auto	100	Comunicații/ expediții	100
Contribuția socială a marinarilor	40	Transport cu mașini local	100
20% reducere la taxa de agenție	-200	50 mts apă dulce	125
<b>Total</b>	<b>3460,13</b>	Manifest de transfer marfă (ctm)	1000
		1% taxă de manipulare pentru CTM	10
		1% taxe de mal pentru CTM	10
		Transport Eori - Mara	30
		20% reducere la taxa de agenție	-200
		<b>Total</b>	<b>9581,96</b>

Analiza evidențiază faptul că tariful total suportat de nava care solicită acostarea în Portul Galați este de aproape trei ori mai mare decât în Portul Constanța, demonstrând clar natura necompetitivă a Portului Galați din acest punct de vedere.

Taxele calculate în continuare pentru Porturile Klaipeda și Riga se bazează pe calculatoarele online furnizate de acestea, iar diferențele dintre tarifele efective și cele calculate nu sunt semnificative ținând

cont de scopul analizei de față. Tabelul de mai jos prezintă comparația dintre Porturile Galați, Constanța, Klaipeda, Riga și Canalul Sulina.

**Tabelul 6 Taxele per port pentru tipul de navă analizată**

Portul Klaipeda		Portul Riga		Portul Constanța		Portul Galați		Canalul Sulina	
Tip de taxă	Sumă	Tip de taxă	Sumă	Tip de taxă	Sumă	Tip de taxă	Sumă	Tip de taxă	Sumă
Încărcare pe dană	237,72	De cheiaj	168,39	Acces în port	307,06	Administrația portului Galați	1341,64	Canalul Sulina	3378,73
Navă	1148,98	De canal	0	Taxă de far	59,43	Căpitania portului Galați	257,53	Balast intrare	1166,64
De navigație	237,72	De pasageri	0	Tarif de cheu	429,58	Taxe de notificare + far	67,43	Încărcat ieșire	2122,45
Sanitare	138,67	Sanitare	118,86	Tarif de bazin	75,43	50 mts apă dulce	125	Tarif portuar minim	89,64
De tonaj	1703,66	De tonaj	3565,80	Supraveghere, securitate și control	215			Administrația portului Sulina	197,45
De canal	293,19	Amarare / dezamarare	515,06	Deșeuri	72			Căpitania portului Sulina	277,53
				Căpitania portului	257,53			Pilotaj Sulina	1686,65
				Amarare / dezamarare	120				
				Pilotaj	884,1				
				Contribuția socială a marinarilor	40				
<b>Total</b>	<b>3759,94</b>	<b>Total</b>	<b>4368,11</b>	<b>Total</b>	<b>2460,13</b>	<b>Total</b>	<b>1791,6</b>	<b>Total</b>	<b>5540,36</b>

Analiza comparativă evidențiază faptul că Portul Galați are tarife portuare competitive în comparație cu celelalte porturi analizate. Elementele suplimentare care afectează însă competitivitatea sunt taxele și tarifele pentru tranzitarea Canalului Sulina și oprirea obligatorie în Portul Sulina pentru efectuarea formalităților de trecere a frontierei.

## 1.6. Concluzii și recomandări

Analiza realizată evidențiază că mecanismele generale de tarifare diferă între Porturile Riga, Klaipeda și Constanța față de Portul Galați. Cu toate acestea, este important de reținut că transportatorii de marfă nu sunt preocupați de modul în care sunt calculate tarifele, ci mai degrabă de prețul final și de eventualele reduceri acordate.

Două aspecte cheie trebuie avute în vedere de către portul Galați pentru a-și crește atractivitatea și pentru a fi integrat în fluxurile internaționale de mărfuri.

Primul se referă la crearea unei politici tarifare flexibile, cum ar fi aplicarea unor discounturi pentru anumite tipuri de nave care transportă mărfuri considerate a fi de importanță strategică pentru creșterea volumelor manipulate.

În al doilea rând, este esențial ca politica tarifară să fie coordonată la nivelul întregii comunități portuare, iar aici facem referire în special la taxa de tranzitare a Canalului Sulina și oprirea obligatorie în Portul Sulina care scad considerabil atractivitatea portului și împiedică atragerea de noi fluxuri de mărfuri. În acest caz se recomandă elaborarea unei politici tarifare echilibrate și armonizate, susținută atât de APDM (administratorul portului Galați), de Primaria Sulina (administratorul Portului Sulina), cât și de AFDJ (administratorul cailor navigabile) și ACN (administratorul Canalului Sulina), în sensul încurajării aceluiași tipuri de nave și mărfuri prin tarife atractive pe piață. Astfel, una dintre principalele recomandări pentru îmbunătățirea competitivității Portului Galați este negocierea cu instituțiile regionale și naționale relevante pentru reconsiderarea taxelor și tarifelor aplicate la trecerea prin Canalul Sulina și oprirea obligatorie în Portul Sulina pentru efectuarea formalităților de frontieră, fără ca navele să realizeze activități comerciale.

În ceea ce privește politica de acordare facilități la tarifele standard aplicate, practicile internaționale arată că următoarele strategii contribuie la creșterea traficului în port:

- ▶ Reducerea la anumite tipuri de tarife pe baza frecvenței intrărilor în Port ale unei nave (măsurat periodic, lunar sau anual).
- ▶ Numărul de nave cu care o singură linie de transport sau armator acostează în port poate fi o bază pentru stabilirea reducerilor, iar în acest caz sunt încheiate acorduri contractuale cu linia maritimă sau armatorul.
- ▶ Aplicarea reducerilor la anumite tipuri de nave pentru a încuraja creșterea volumelor de mărfuri considerate de importanță strategică pentru port.
- ▶ Aplicarea de reduceri pentru navele care fac escală în port fără a realiza activități comerciale (precum reparații).
- ▶ Aplicarea de reduceri la tarifele sanitare sau pentru colectarea deșeurilor la navele care dețin certificatul „Green Award”.

Este important de menționat faptul că folosirea GT ca bază pentru calculul tarifelor nu este obligatorie în baza legislației UE; cu toate acestea, GT este cea mai utilizată bază de calcul al tarifelor în UE. Se recomandă astfel ca portul Galați să ia în considerare schimbarea bazei de calcul tarifar pentru GT, aceasta asigurând o mai bună claritate la realizarea comparațiilor cu alte porturi și conveniență pentru operatorii navelor.

În plus, se recomandă dezvoltarea un calculator tarifar online, ca în exemplul porturilor Klaipeda și Riga. Utilizarea acestuia va permite navelor, liniilor de transport și agenților de expediții să elimine orice neînțelegeri sau complicații în calcularea costurilor cu operațiunile în port.

### Plan de acțiune

Acțiunile recomandate pentru îmbunătățirea cadrului tarifar sunt prezentate în cele ce urmează.

Nr.	Acțiune	Parte responsabilă
1	Revizuirea documentațiilor și politicilor tarifare existente la nivelul porturilor Galați/ Sulina (pentru oprirea suplimentară a navelor în Portul Sulina) și dezvoltarea propunerilor de modificare a structurii tipurilor de tarife, aplicarea lor la diferite nave, unități de măsură și reduceri.	Autoritatea Portului Galați, consultant
2	Propunerea de amendamente la documentațiile și politicile tarifare curente ale portului Galați, către autoritățile și administrațiile competente.	CN APDM, administrații și autorități competente, consultant
3	Implementarea modificărilor necesare agreate la tarifele portului Galați.	CN APDM
4	Revizuirea documentațiilor și politicilor tarifare existente la trecerea prin Canalul Sulina și dezvoltarea amendamentelor la structura tipurilor de tarife, aplicarea lor la diferite vase, unități de măsură și reduceri.	CN APDM, AFDJ, consultant
5	Propunerea de amendamente la documentațiile și politicile tarifare curente ale Canalului Sulina, către autoritățile și administrațiile competente.	CN APDM, administrații și autorități competente, consultant

Nr.	Acțiune	Parte responsabilă
6	Asigurarea implementării modificărilor necesare agreate la tarifele Canalului Sulina.	CN APDM, AFDJ
7	Comunicarea tarifelor și politicilor modificate către parteneri, clienții actuali și terțe părți relevante.	CN APDM, ministere și instituții relevante regionale și naționale

## 2. Plan pentru constituirea de parteneriate în vederea dezvoltării coridoarelor de transport

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate informații care să susțină integrarea portului Galați în fluxurile de mărfuri din cadrul coridoarelor de transport relevante. În acest scop, au fost identificați potențiali actori relevanți pentru portul Galați cu care să se inițieze demersuri pentru stabilirea unor parteneriate ce vor putea aduce avantaje economice portului și Comunității Portuare.

În cadrul analizei au fost identificate rutele cheie, principalii operatori maritimi și feroviari care realizează transporturi pe aceste rute, precum și alți actori relevanți din țările respective cu care portul Galați trebuie să inițieze dezvoltarea de parteneriate în vederea atragerii de trafic suplimentar.

În Studiul de trafic elaborat în prima etapă a proiectului au fost identificate următoarele coridoare de transport principale, cu potențial pentru portul Galați:

- ▶ Marea Baltică – Marea Neagră
- ▶ Europa – Marea Caspică
- ▶ Europa de Est – Europa de Vest

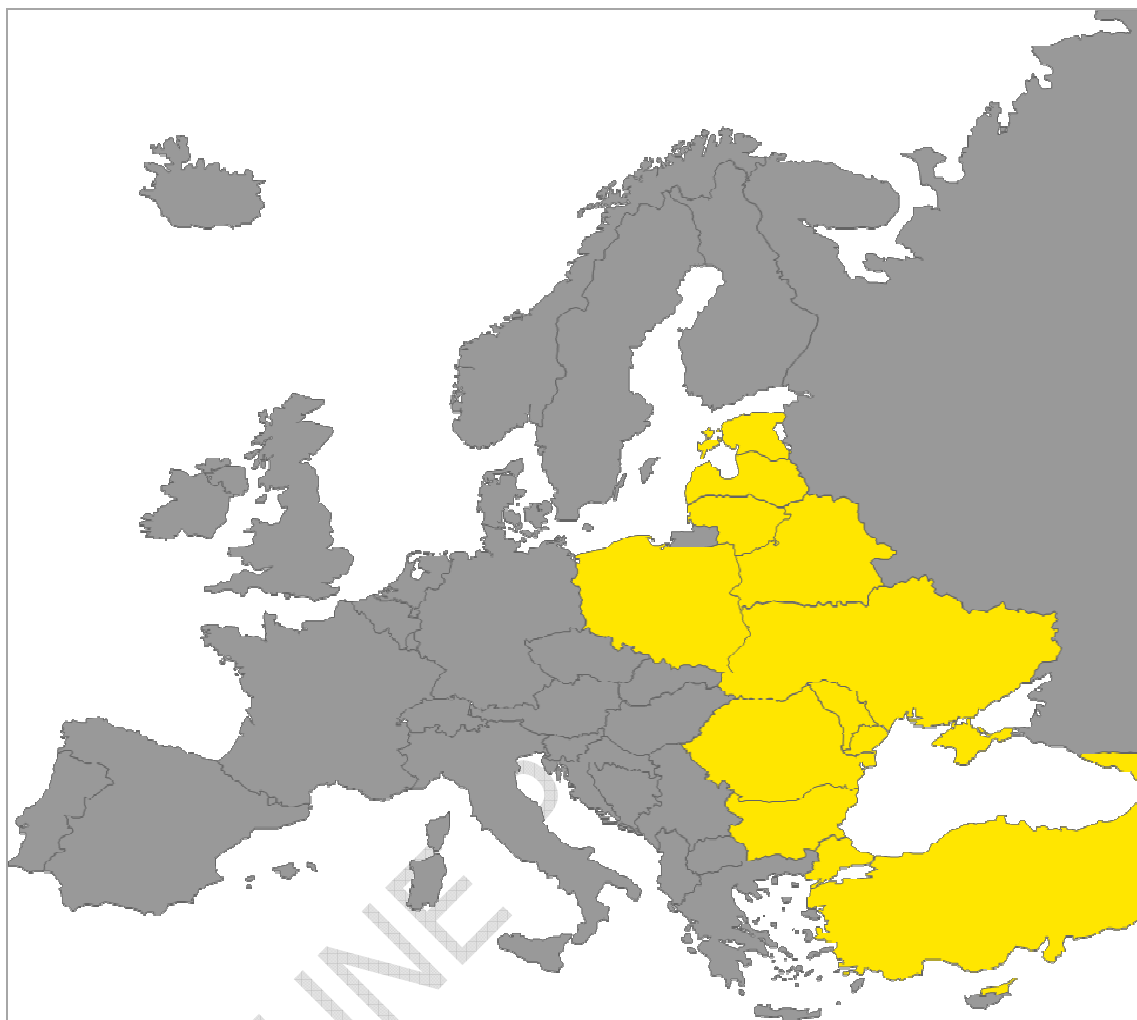
În cadrul acestor coridoare, transportul de marfă origine-destinație poate include mai multe moduri de transport. Selecția unui anumit mod de transport sau a unei variante ce presupune combinarea mai multor moduri de transport pentru o singură deplasare ia în considerare costul de transport, timpul de transport, siguranța și securitatea utilizării fiecărui mod de transport. Fiecare participant din cadrul lanțului logistic are un rol distinct, iar portul Galați trebuie să urmărească realizarea unor acorduri de cooperare cu oricare dintre aceștia în funcție de prioritățile de dezvoltare.

În cele ce urmează sunt prezentate caracteristicile fluxurilor comerciale de pe coridoarele identificate, rutele de transport relevante specifice fiecărui coridor și operatorii cheie cu care trebuie să se încheie și să se mențină relații în viitor pentru ca portul Galați să se integreze în aceste coridoare de transport și să presteze servicii pentru aceste fluxuri de mărfuri.

### 2.1. Fluxuri comerciale Marea Baltică – Marea Neagră

Traseul mărfurilor între Marea Baltică și Marea Neagră este prezentat în harta de mai jos. Originile și destinațiile principale ale mărfurilor sunt în regiunea scandinavă și Turcia/Caucaz, dar trebuie luat în considerare și transportul de mărfuri de pe rutele dintre Estonia, Letonia, Lituania, Belarus, Ucraina, România, Bulgaria și Turcia.

**Figura 1 Țări implicate în fluxul de mărfuri Marea Baltică - Marea Neagră**



Analiza rutelor și a economiilor de cost în cazul în care traseul mărfurilor ar fi redirecționat prin Galați, prezentată în Studiul de trafic, arată că există un potențial ridicat de atragere a traficului de pe ruta Marea Neagră – Marea Baltică. Cantitatea transportată urmează să crească pe măsură ce Căile Ferate Lituaniene realizează conexiunea strategică între țările scandinave, care vor forma o rută de transport completă Scandinavia – Europa Centrală și de Est – Turcia. Portul Galați este într-o poziție geografică favorabilă pentru a putea furniza servicii în cadrul acestei rute de transport cu fluxuri în creștere.

Transportul mărfurilor se realizează utilizând transport rutier, căi ferate și, când este cazul, ultima etapă a lanțului logistic se realizează pe cale maritimă. Rutele relevante și nodurile cheie sunt descrise mai jos.

### **2.1.1. Rute de transport relevante de pe coridorul Marea Neagră – Marea Baltică**

Principalele drumuri utilizate pentru transportul rutier al mărfurilor sunt:

- ▶ Statele Baltice (Estonia, Letonia și Lituania) – Belarus - Ucraina.



- Traseul rutier, indicat pe categorii de drumuri: E95/E85 – E28 – E271 – P31 (BY) – P02 (UA) – M05 – (UA)/E95.
- Traseu orașe: Tallinn – Riga – Klaipeda – Vilnius – Minsk – Kiev – Odessa.
- ▶ Statele Baltice (Estonia, Letonia și Lituania) – Polonia – Ucraina.
  - Traseul rutier, indicat pe categorii de drumuri: E95 – E67 – E373 – E95.
  - Traseu orașe: Tallinn - Riga - Kaunas - Varșovia - Kiev – Odessa.
- ▶ Statele Baltice (Estonia, Letonia și Lituania) – Polonia – Romania – Bulgaria - Turcia.
  - Traseu rutier, indicat după categoria de drumuri: E67/E85 – E67 – E373 – E85 - E373 – E85 – 221 (RO) - E584 – 73 (RO) – 7 (RO) – O3.
  - Traseu orașe: Tallinn – Riga – Klaipeda – Kaunas – Bialystok – Kovel – Lust – Suceava – Focșani – Silistra – Edirne – Istanbul.
- ▶ Statele Baltice (Estonia, Letonia și Lituania) – Polonia – Republica Cehă - Slovacia – Ungaria – Serbia – Bulgaria -Turcia.
  - Traseu rutier, indicat după categoria de drumuri: E67/E85 – E67 – E75 – E65 – E60 – E75 – E80 – O3.
  - Traseu orașe: Tallinn/Riga/Klaipeda – Kaunas – Varșovia – Brno – Bratislava – Budapesta – Szeged – Belgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Istanbul.
- ▶ Polonia – Slovacia – Ungaria – Romania.
  - Traseu rutier, indicat după categoria de drumuri: E75 – E462 – E71 – E79 – E60 – E81.
  - Traseu orașe: Gdansk – Katowice – Kosice – București - Constanța.
- ▶ Polonia – Republica Cehă - Slovacia – Ungaria – Serbia – Bulgaria - Turcia.
  - Traseu rutier, indicat după categoria de drumuri: E75 – E67 – E462 – E65 – E60 – E75 – E80 – O3.
  - Traseu orașe: Gdansk – Varșovia – Brno – Bratislava – Budapesta – Szeged – Belgrad – Sofia – Plovdiv – Istanbul.

Principalele porturi care fac parte din acest coridor de transport, unde sunt realizate operațiuni de transbordare a mărfurilor:

- ▶ Portul Istanbul
- ▶ Portul Odessa
- ▶ Portul Constanța
- ▶ Portul Burgas
- ▶ Portul Varna
- ▶ Portul Gdansk
- ▶ Portul Klaipeda
- ▶ Portul Riga
- ▶ Portul Tallinn

Rutele de transport pe **cale ferată** pe care sunt transportate marea majoritate a fluxurilor de pe acest coridor sunt:

- ▶ Klaipeda – Vilnius – Minsk – Kiev – Odessa.
- ▶ Riga – Minsk – Kiev – Odessa.

- ▶ Gdansk – Varșovia – Viena – Budapesta – Arad – București – Constanța.
- ▶ Gdansk – Varșovia – Viena – Budapesta – Arad – Sofia – Istanbul.

Există și trenuri speciale regulate și bloc care funcționează pe aceste rute, concepute pentru a optimiza activitățile de transport:

### 1) Tren intermodal - „Viking”

„Trenul Viking” este o inițiativă a companiei publice a Lituaniei „Lithuanian Railways” care conectează Portul Klaipeda cu Minsk (Belarus), Kiev (Ucraina) și Portul Odessa (Ucraina). În anul 2009, Căile Ferate Lituaniene au lansat primele trenuri regulate care transportă mărfuri pe această rută. În continuare, „Trenul Viking” și-a extins operațiunile pentru a include Istanbul (Turcia) via Republica Moldova, România și Bulgaria. În dezvoltarea unui astfel de serviciu pentru clienți au fost încheiate acorduri puternice de cooperare între diverse agenții guvernamentale și companii private. În plus, serviciul „Viking” a încheiat recent acorduri cu unul din transportatorii de vârf din Turcia (GEFCO), pentru a identifica mărfuri adecvate pentru transportul acestora din Turcia utilizând serviciile trenului Viking. În timp ce acest proces este deosebit de birocratic, eforturile și rezultatele inițiativei „Viking” au condus la recunoașterea succesului acestuia de către Comisia Europeană. În prezent trenul nu operează în nici unul din porturile din România, dar există o oportunitate pentru portul Galați de a negocia acorduri și de a oferi servicii prin intermediul trenului „Viking”. Trenul circulă prin România, trece prin București, prin punctele de trecere Giurgiu (BG), Ungheni (MD) și Dornești (UA) dar nu are alte extensii. În Ucraina și Turcia de exemplu, trenul are extensii până în porturile Odessa și Istanbul, de acolo mărfurile fiind transportate pe mare către alte destinații. Acest model poate fi practicat și de Galați, în condițiile în care se vor putea furniza extensii ale serviciului Viking pe ruta București – Galați, pentru mărfurile ce vor fi apoi transferate pe nave maritime.

Figura 2 Rutele „Trenului Viking”



## 2) Trenuri regulate – România

În România, transportul de marfă pe calea ferată este realizat de companii publice și companii private, existând peste 20 de participanți pe această piață. O parte din firmele private furnizează servicii de transport în tren bloc și regulat care ar putea fi integrate cu Portul Galați pentru includerea acestuia în fluxurile comerciale dintre Marea Baltică și Marea Neagră.

Una dintre aceste companii este Rail Cargo Logistics care oferă servicii transport în trenuri bloc, ce leagă România cu Europa Centrală și de Nord. Trenul ”Expresul Carpaților” operează din Cehia, Polonia, Slovacia și Germania – România.

### 2.1.2. Alți actori relevanți de pe coridorul Marea Baltică – Marea Neagră

În continuare sunt prezentați operatorii de transport feroviar de mărfuri care operează în regiune, liniile maritime de transport containere din Marea Neagră, case de expediții din România, Polonia, Lituania,

Letonia și Turcia și terminalele intermodale, care își pot direcționa serviciile și către/prin portul Galați. Aceste companii pot constitui parteneri importanți pentru administrația portuară Galați în procesul de atragere a unor noi fluxuri de marfă.

**1) Operatori de transport feroviar de marfă în România**

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” SA	Str. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București Tel.: +40-21 225 1112
Grup Feroviar Român	Calea Victoriei nr. 114, Sector 1, București Tel.: +40-21 318 3090
Captrain	Str. Poet Panait Cerna nr. 7, bl. M44, sc. 1, parter, ap.2, sector 3, București Tel./fax : +40-21 320 5181

**2) Linii de transport maritim de containere care operează în Marea Neagră**

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Turkon Container Transportation & Shipping Inc.	Altunizade Mahallesi, Fahrettin Kerim Gokay Cad., No 33, 34662, Uskudar/Istanbul Tel.: +90-216 544 1842
GEFCO	Str. George Constantinescu nr. 2C, Multigalaxy II Building, Floor 4, București Tel.: +40-21 300 8886
Unifeeder A/S	Shipping Huset Hveensgade 1 Aarhus Tel.: +45-88 830 000
Arkas România – Romar Shipping Agency SRL	Str. Războieni nr 10, Constanța, 900900 Tel.: +40-24 155 0273

**3) Case de expediții din România**

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
DB Schenker Romtrans	Calea Rahovei 196C București Tel.: +40-21 317 6136
Delamode	Bd. Timișoara nr. 111-115, Sector 6 București Tel: +40-21 407 7441
GEFCO	Str. George Constantinescu nr. 2C, Multigalaxy II Building, Floor 4, București Tel.: +40-21 300 8886

#### 4) Case de expediții din Polonia

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
JAS-FBG S.A. GROUP	17 Kolejowa street. Katowice Tel.: +48-32 359 3475
PKP Cargo Logistics	17 Grójecka street. Warszawa Tel.: +48-22 534 0413 (Departamentul expedieri)
C. Hartwig Gdynia S.A.	7 Derdowskiego street. Gdynia Tel.: +48- 58 690 0000

#### 5) Case de expediții din Lituania

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Arijus	Savanorių pr. 192, Kaunas Tel.: +370 4 631 0547
DSV Transport (Lituania)	Stasylių g. 21, Vilnius Tel.: +370 5 268 6200
Baltic Transline	Verslo g. 6, Kumpių k., Kaunas region. Tel.: +370 3 737 0488
Transimeksa	Dvaro g. 162, Šiauliai Tel.: +370 4 15 1904

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Finejas	Kauno g. 55, Vievis, Elektrēņų municipality. Tel.: +370 5 284 0150

**6) Case de expediții din Letonia**

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
ALPA Centurms	1 Eglaines street, Riga Tel.: +371 6 778 0600
ABIPA	Baltic Cargo Centre, Riga Tel.: +371 2 229 1699
SRR JSC	17a Duntē street, Riga Tel.: +371 6 788 9694

**7) Expeditori de mărfuri selecționați din Turcia**

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Samstrans International Forwarding S.A.	Keresteciler Sitesi Cinar Sokak No 41, Merter/Istanbul Tel.: +90 (212) 507 35 76
Ekol	Ekol Caddesi No 2, Sultanbeyli/Istanbul Tel.: +90 (216) 564 3000
Caretta	Nodur Plaza No 8, Icerenkoy/Istanbul Tel.: +90 (216) 469 8828

### 8) Terminale intermodale

Operator de terminal	Contact	Website
DB Schenker Latvia	Katlakalna str. 11c 1073 Riga LATVIA	<a href="http://www.dbschenker.lv">http://www.dbschenker.lv</a>
UAB KLAIPĖDOS KONTEINERIŲ TERMINALAS	Minijos g. 180 93269 Klaipeda LITHUANIA	<a href="http://www.terminalas.lt">http://www.terminalas.lt</a>
Klaipedos Smelte	Nemuno str. 24 93278 Klaipeda LITHUANIA	<a href="http://www.smelte.lt">http://www.smelte.lt</a>
AB Lietuvos gelezinkeliai	Kaunas intermodal terminal Mindaugo g. 12, LT-03603 Vilnius, Lietuva	<a href="http://www.intermodalcenter.lt">www.intermodalcenter.lt</a>
AB Lietuvos gelezinkeliai	Vilnius intermodal terminal Mindaugo g. 12, LT-03603 Vilnius, Lietuva	<a href="http://www.intermodalcenter.lt">www.intermodalcenter.lt</a>
"PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze" sp. z o.o.	ul. Kolejarzy 22B 21-540 Małaszewicze POLAND	<a href="http://www.clmalaszewicze.pl">http://www.clmalaszewicze.pl</a>
Gdanski Terminal Konterowy S.A.	ul. Mariana Chodackiego - Nabrze Nabrze Szczecinskie 80-555 Gdansk POLAND	<a href="http://www.polzug.pl">http://www.polzug.pl</a>
POLZUG INTERMODAL POLSKA Sp. Z o.o. (Pruszków)	ul. Przytorowa 1 05-800 Pruszków POLAND	<a href="http://www.polzug.de">http://www.polzug.de</a>
TransContainer – Slovakia, a. s. (Dobrá)	Terminálska ul. 1 07641 Dobrá SLOVAKIA	<a href="http://www.zscargo.sk">http://www.zscargo.sk</a>
Saigo Logistic Kft.	International Airport	<a href="mailto:firbas@saigo.hu">firbas@saigo.hu</a>

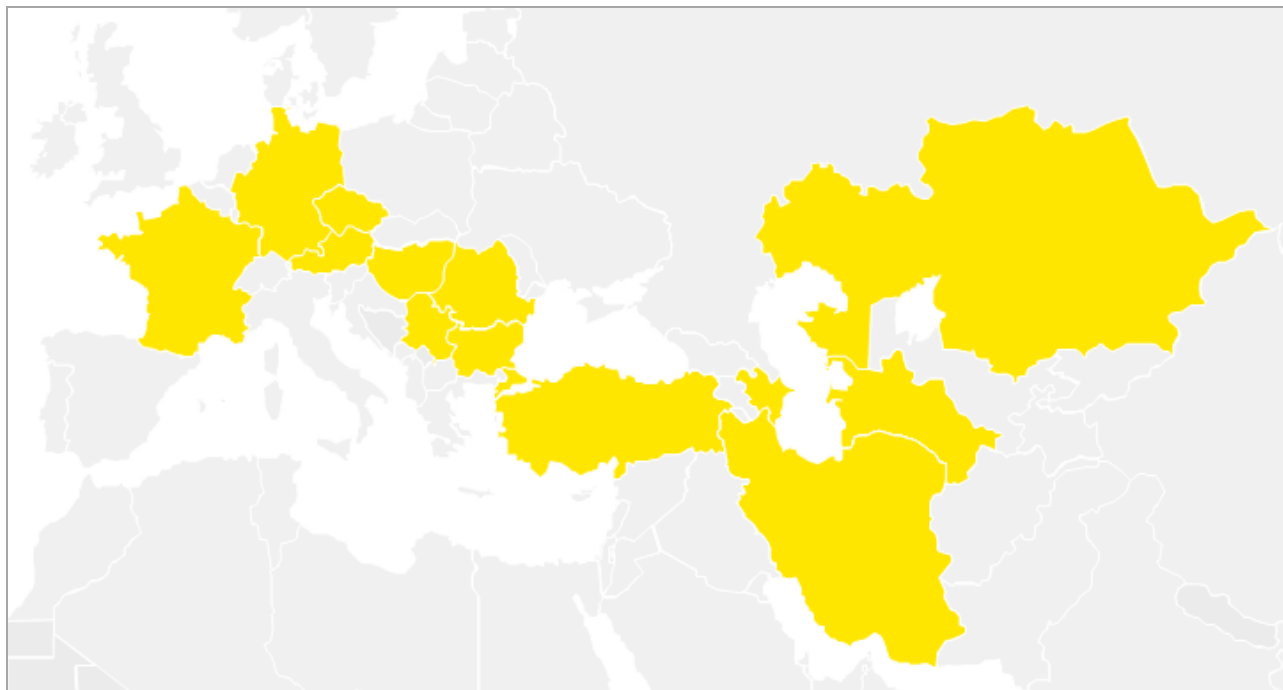
Operator de terminal	Contact	Website
	4030 Debrecen Hungary	
Rofersped S.A. (Turda)	Strada Primaverii 401016 Turda ROMANIA	<a href="http://www.rofersped.ro">http://www.rofersped.ro</a>
S.C. RAIL CONTAINER S.R.L. (Bacau)	Strada Gheorghe Donici 600226 Bacau ROMANIA	<a href="http://www.railcontainer.ro">http://www.railcontainer.ro</a>
Tibbett Logistics	A1 Europolis Park 077040 Bucharest ROMANIA	<a href="http://www.tibbettlogistics.com">http://www.tibbettlogistics.com</a>
APM Terminals Romania S.R.L	South Free Zone Enclosure no. 1 900900 Constanta ROMANIA	<a href="http://www.apmterminals.com">http://www.apmterminals.com</a>

## 2.2. Fluxuri comerciale Europa – țările de la Marea Caspică

În cele ce urmează sunt prezentate regiunile incluse în coridorul Europa-Marea Caspică, rutele principale și operatorii relevanți pe care portul Galați trebuie să îi considere în vederea constituirii de parteneriate. Harta de mai jos prezintă țările implicate în fluxul de mărfuri de pe rutele relevante incluse în coridorul Europa – Marea Caspică.



**Figura 3 Țări implicate în fluxul de mărfuri în regiunile Europa și Marea Caspică.**



Conform rezultatelor din Studiul de trafic, ruta Europa – regiunea Mării Caspice / Caucaz s-a dovedit a fi favorabilă pentru atragerea de marfă de către portul Galați. Mărfurile tranzitate includ minereuri, fier vechi, produse finite, utilaje și produse alimentare. Portul Galați trebuie să urmărească integrarea în serviciile de tren bloc ale Turciei, în special pe rutele Noisy – Derince și Cerkezköy – Cologne, care sunt descrise detaliat mai jos.

Deși există multe țări în acoperirea geografică Europa – Marea Caspică, focalizarea inițială trebuie să fie asupra dezvoltării de relații și acorduri cu exportatorii principali către România. Mai precis, cu exportatorii din țările europene de pe această rută și Turcia (aceasta fiind destinația finală și țara de trecere la regiunea Mării Caspice). Stabilirea unei prezențe locale și regionale puternice este cel mai important prim pas pentru dezvoltarea portului care, pe măsură ce se va dezvolta, va putea acoperi și alte relații/acorduri cu alți actori relevanți din țări localizate în alte regiuni ale coridoarelor de transport identificate. Aceasta nu implică neapărat ca mărfurile să aibă origine/destinație locală, ci actorii relevanți implicați în lanțul de transport să fie din regiunea în care se află portul Galați. Este mai facil să se dezvolte parteneriate în prima fază cu cei din regiune, care înțeleg specificul zonei geografice, serviciile furnizate, potențialul de dezvoltare, punctele forte, punctele slabe, oportunitățile și modul în care toate aceste aspecte pot fi utilizate în dezvoltarea business-ului.

### **2.2.1. Rute de transport relevante**

Rutele de transport relevante de pe coridorul Europa – Marea Caspică constituie oportunități pentru atragerea de trafic de către port. De asemenea, luând în considerare poziția geografică a portul Galați în cadrul acestor rute, analiza se va concentra asupra secțiunii Europene, Turcia și Georgia a lanțului logistic, deoarece în fluxul de mărfuri spre regiunea Mării Caspice, Turcia și Georgia constituie puncte de

tranzit cheie. Prin urmare, portul Galați trebuie să se concentreze inițial pe stabilirea de acorduri și parteneriate cu actorii relevanți din această zonă, întrucât aceștia realizează serviciile de expediții necesare pentru finalizarea transportului spre țările de la Marea Caspică.

Principalele drumuri utilizate pentru transportul rutier al mărfurilor sunt:

- ▶ Franța – Germania – Austria – Ungaria – Serbia – Bulgaria – Turcia.
  - Traseu rutier, indicat după categoria drumului: E50 – E56 – E60 – E75 – E80 – 03.
  - Traseu orașe: Noisy – Reims – Metz – Mannheim – Nurnberg – Linz – Bratislava – Budapesta – Szeged – Belgrad – Sofia – Plovdiv – Istanbul.
- ▶ Germania – Republica Cehă – Slovacia – Ungaria – Serbia – Bulgaria – Turcia.
  - Traseu rutier, indicat după categoria drumului: E45 – E30 – E49 – E40 – E55 – E65 – E60 – E75 – E80 – 03.
  - Traseu orașe: Hamburg – Praha – Brno – Bratislava – Budapesta – Sofia – Plovdiv – Istanbul.

Principalele porturi care fac parte din acest coridor, prin care mărfurile sunt transbordate dintr-un mod de transport în altul:

- ▶ Portul Constanța
- ▶ Portul Odessa
- ▶ Portul Rostov-on-don
- ▶ Portul Novorossiysk
- ▶ Portul Burgas
- ▶ Portul Varna
- ▶ Portul Ruse
- ▶ Portul Belgrad
- ▶ Portul Budapesta
- ▶ Portul Bratislava
- ▶ Portul Poti
- ▶ Portul Batoumi

Principalele rute de transport marfă pe calea ferată din cadrul acestui coridor sunt:

- ▶ Noisy – Viena – Budapesta – Tekirdag.
- ▶ Kohl – Viena – Budapesta – Cerkezkoy.
- ▶ Istanbul – Sofia – Arad – Budapesta – Viena – Linz – Nuremburg – Hamburg.
- ▶ Istanbul – Sofia – Arad – Budapesta – Viena – Linz – Stuttgart – Paris.

### 1) Trenuri regulate – România

Compania Rail Cargo Logistics oferă servicii de tren bloc în România care leagă zona României cu Europa centrală și de nord.

- ▶ Tren SOP:
  - Vagoane individuale din Germania, Austria, Elveția și Italia sunt consolidate la Sopron și expediate către România prin punctele de trecere a frontierei Curtici sau Episcopia Bihor.

- ▶ Bucharest Shuttle:
  - Trenul regulat merge de la Sopron direct la București.
- ▶ CIS Express:
  - Acest tren bloc desfășoară transport regulat între Italia, România, Grecia, Bulgaria, Turcia, cu țările din sudul și sud-estul Europei, inclusiv țările ex-CIS.

## 2) Trenuri regulate – Turcia

Analiza rutelor existente și a economiilor de cost dacă traseul mărfurilor ar fi redirecționat prin Galați, prezentată în Studiul de trafic, arată că există un potențial ridicat de atragere a traficului de pe ruta Europa de Vest – Caucaz/Marea Caspică. De exemplu:

- ▶ Ruta Austria – zona Mării Caspice: mărfurile transportate pe această rută ar putea fi redirecționate prin Galați, unde s-ar utiliza transportul fluvial pentru segmentul Galați - Viena, realizându-se astfel economii de 39% față de ruta existentă Poti – Koper (maritim) și Koper – Viena (rutier).
- ▶ O parte din mărfurile transportate pe ruta Germania – Iran ar putea fi redirecționate prin Galați, unde s-ar utiliza transportul feroviar și maritim, putându-se realiza economii potențiale de 26% față de ruta existentă.
- ▶ Ruta Polonia (Varșovia) – Turcia (Istanbul) ar putea fi redirecționată prin Galați, unde s-ar utiliza transportul feroviar și maritim, realizându-se astfel economii de 10% față de ruta existentă.

Aceste fluxuri comerciale pot fi încorporate pentru a utiliza trenuri regulate din Turcia cu punct de tranzit prin Portul Galați. În Turcia există operatori de transport feroviar publici și privați care prestează servicii pe o piață concurențială. De asemenea, există o tendință de consolidare a operațiunilor feroviare în Turcia care este susținută de inițiativa guvernamentală privind dezvoltarea de facilități intermodale eficiente, având în vedere că Turcia are în plan triplarea volumul exporturilor până în anul 2023.

În cele ce urmează se vor prezenta principalii operatori de trenuri regulate și bloc din Turcia, care ar putea fi relevanți pentru portul Galați.

### **Tren regulat Halkali/Cerkezköy – Europa de nord-vest (operat de Rail Cargo Group în parteneriat cu BALO)**

Rail Cargo Group, prin filiala sa Express-Interfracht din Turcia a dezvoltat un parteneriat cu casa de expediție BALO (Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar), al cărui scop este de a dezvolta transportul intermodal și feroviar în Turcia. Împreună, operează acum servicii de trenuri regulate între Halkali/Cerkezköy și Europa de nord-vest, prin rețeaua feroviară internațională a companiei.

### **Tren bloc Noisy - Derince**

Trenul Noisy-Derince este un tren bloc destinat industriei auto care operează pe ruta Franța – Germania – Austria – Ungaria – România – Bulgaria – Turcia. Acest tren și-a început operațiunile în anul 2015 și operează de 4 ori pe săptămână.

Figura 4 Ruta trenului bloc Noisy - Derince



#### Ulusoy Logistics și DB Schenker Rail

În anul 2014, Ulusoy Logistics, un furnizor de logistică internațional și DB Schenker Rail au introdus un tren intermodal între Köln și Cerkezköy. Trenul Köln - Cerkezköy este un tren bloc pentru semi-remorci care operează pe ruta Turcia – Bulgaria – România – Ungaria – Austria – Germania. Acest tren operează de două ori pe săptămână cu planuri de creștere la 3 curse pe săptămână până la finalul anului 2015. De asemenea, Allport Cargo Services și Ulusoy Logistics operează servicii de tren regulat între Köln și Marea Britanie, completând lanțul logistic între Marea Britanie și Turcia.

Figura 5 Ruta trenului bloc Cerkezköy - Köln



### Ekol Logistics

Ekol este una dintre cele mai mari firme de servicii logistice integrate din Turcia și oferă diverse operațiuni de tren bloc și RoRo din Turcia în Europa. Au utilizat nave RoRo pentru operațiunile lor prin Portul Trieste. Compania își extinde în mod continuu operațiunile, recent achiziționând compania “Omega Ro”, un furnizor de logistică din România și acum oferă servicii de tren bloc prin România via Arad. De asemenea, cu ajutorul navelor RoRo deținute de companie, compania poate să lege aceste rute feroviare cu portul Constanța pentru a oferi un serviciu mai rapid și mai eficient între Germania și Turcia.

### Alte trenuri de containere

#### Trenul de containere Köseköy-Teheran-Almaty

Acest tren de containere a început operațiunile în anul 2002 în baza unui acord special între țările membre ale Organizației de Cooperare Economică (ECO). Operează pe ruta Turcia – Iran – Turkmenistan – Uzbekistan – Tadjikistan – Kirgizstan – Kazakhstan.

#### 2.2.2. Alți actori relevanți de pe coridorul Europa – Marea Caspică

Principalii actori relevanți de pe coridorul Europa-Marea Caspică sunt operatorii de transport feroviar de mărfuri care operează pe rutele relevante din coridor și casele de expediție din Bulgaria, Austria, Germania, Ungaria și Georgia. Liniile maritime de transport containere din Marea Neagră și casele de expediție din România și Turcia relevante pentru acest coridor au fost prezentate în secțiunea 1.2.

##### 1) Case de expediție relevante din Germania

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Kopf & Lubben	Otto-Lilienthal Str. 18, Bremen Tel.: +49 421 389910
Leschaco	Kap-Horn-Straße 18, Bremen Tel.: +49 421 61010
Monnard Spedition	Eduard-Suling-Straße 13, Bremen Tel.: +49 421 322650

## 2) Case de expediție relevante din Austria

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Cargo Partner	Biroul din Românian: Șos. București – Ploiesti nr. 42-44 Clădirea B, Aripa B2 wing, etaj 1 București Tel.: +43 5 98880
Speditionsgesellschaft	Seitenhafen str. 19 Viena Tel.: +43 1 203 5885
MHM Internationale Speditions	Louis Häfliger Gasse 12 Viena Tel.: +43 1 29 199 0

## 3) Case de expediții relevante din Franța

<b>Operator</b>	<b>Contact</b>
Darque logistics	7 Rue du Te Bat Tremblay en France Tel.: +33 1 74 25 21 75

GEODIS	26 Quai Michelet Levallois Perret Cedex Tel.: +33 1 48 63 60 64
LV Overseas	385 Rue de la Belle Etoile ROISSY  Tel.: +33 1 48 17 00 57

#### 4) Case de expediții relevante din Ungaria

Operator	Contact
Gebrüder Weiss Kft	Lőrinci út 59, C4. Épület Vecses  Tel.: +36 24 506 780
Global Freight Services	Üllői út 704/B Budapest Tel.: +36 1 296 0818
Maurice Ward & Co. kft	Lorinci ut. 59 Vecses Tel.: +36 29 551 274

#### 5) Case de expediții relevante din Bulgaria

Operator	Contact
World Transport Services	52G, Borovo str. Sofia Tel.: +359 2 8581930
Unimasters Logistics PLC	12 Prodan Tarakchiev Str. Sofia Tel.: +359 2 4463 200
	22a Al. Stamboliiski Str. Sofia Tel.: +359 2 930 50 7077

**6) Case de expediții relevante din Georgia**

Operator	Contact
Black Sea Cargo LLC	12 Ingorokva st. Tbilisi Tel.: +995 32 2985005
CAUCASTRANSEXPRESS (CTE)	12 B Kazbegi ave. Tbilisi Tel.: +995 32 2 375 715
TeRo Maritime Agency	6, Kostava str. Batumi Tel.: +995 422 276771

**7) Terminale intermodale**

Operator terminal	Contact	Website
Paris Terminal SA (Bonneuil sur Marne)	57 Route de l'île Barbière 94387 Bonneuil-sur-Marne France	<a href="http://www.paris-terminal.com">http://www.paris-terminal.com</a>
Paris Terminal SA (Gennevilliers)	6 Route du bassin N°1 92631 Gennevilliers France	<a href="http://www.paris-terminal.com">http://www.paris-terminal.com</a>
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH	Am Ballinkai 1 21129 Hamburg Germany	<a href="http://www.hhla.de">http://www.hhla.de</a>
ROLAND Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. K.G.	Ludwig-Erhard-Strasse 15 28197 Bremen Germany	<a href="http://www.roland-umschlag.de">http://www.roland-umschlag.de</a>
WienCont Container Terminal GesmbH	Freudenauer Hafenstraße 12-14 1020 Wien Austria	<a href="http://www.wiencont.com">http://www.wiencont.com</a>
Steiermärkische Landesbahnen	Am Terminal 2 8402 Werndorf	<a href="http://www.stlb.at">http://www.stlb.at</a>



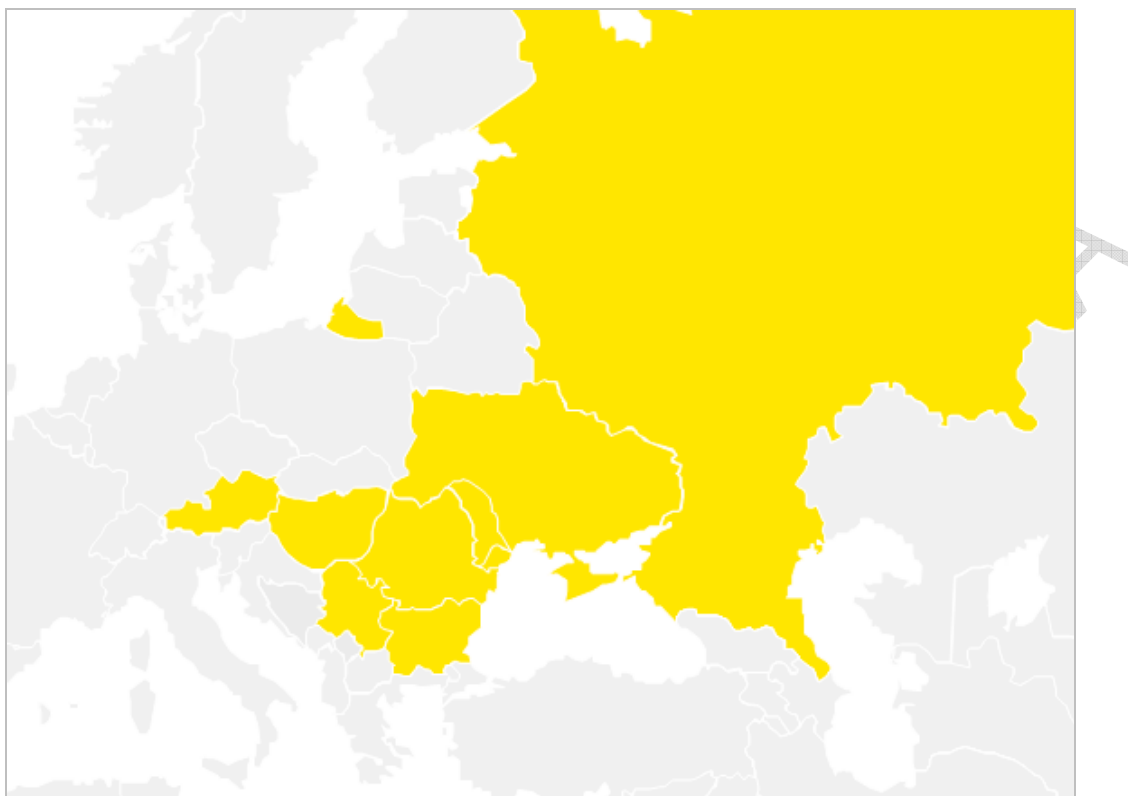
Operator terminal	Contact	Website
	Austria	
Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. (Prahá Žižkov)	Jana Želivského 2 13000 Praha 3 CZECH REPUBLIC	<a href="http://www.railcargooperator.cz">http://www.railcargooperator.cz</a>
ČSKD INTRANS s.r.o. (Brno)	K Terminalu 11 61900 Brno - Horní Heršpice CZECH REPUBLIC	<a href="http://www.intrans.cz">http://www.intrans.cz</a>
Despred Plc	Dolno Ezerovo 4000 Bourgas BULGARIA	<a href="http://www.despred.com">http://www.despred.com</a>
Metalimpex (Stara Zagora)	Stara Zagora Railway Station 6000 Stara Zagora BULGARIA	<a href="mailto:metalimpex.sz@gmail.com">metalimpex.sz@gmail.com</a>
Ecologistics Ltd.	1A Sv. Georgi Pobedonosets Str. Kremikovtsi 1849 Sofia BULGARIA	<a href="http://www.ecologistics.bg">http://www.ecologistics.bg</a>
Törökbálint Container Terminal Kft.	Hosszúret DEPO Terminal 2045 Törökbálint Hungary	<a href="http://www.integrail.hu">http://www.integrail.hu</a>
TransContainer – Slovakia, a. s. (Dobrá)	Terminálska ul. 1 07641 Dobrá SLOVAKIA	<a href="http://www.zscargo.sk">http://www.zscargo.sk</a>
Saigo Logistic Kft.	International Airport 4030 Debrecen Hungary	<a href="mailto:firbas@saigo.hu">firbas@saigo.hu</a>
Rofersped S.A. (Turda)	Strada Primaverii 401016 Turda ROMANIA	<a href="http://www.rofersped.ro">http://www.rofersped.ro</a>
S.C. RAIL CONTAINER S.R.L. (Bacau)	Strada Gheorghe Donici	<a href="http://www.railcontainer.ro">http://www.railcontainer.ro</a>

Operator terminal	Contact	Website
	600226 Bacau ROMANIA	
Tibbett Logistics	A1 Europolis Park 077040 Bucharest ROMANIA	<a href="http://www.tibbettlogistics.com">http://www.tibbettlogistics.com</a>
APM Terminals Romania S.R.L	South Free Zone Enclosure no. 1 900900 Constanta ROMANIA	<a href="http://www.apmterminals.com">http://www.apmterminals.com</a>

### 2.3. Fluxuri comerciale Europa de Vest – Europa de Est

În cadrul Studiului de trafic s-a identificat potențial de atragere a mărfurilor de pe rutele dintre Rusia și regiunea geografică incluzând Austria, Ungaria, Serbia și Bulgaria. S-a luat în considerare utilizarea poziției strategice a Dunării pentru a oferi avantajele aferente. Țările incluse în principalele rute de transport de pe acest coridor sunt reprezentate grafic mai jos.

**Figura 6 Țările implicate în ruta de mărfuri Europa de Vest – Europa de Est.**



În cadrul Studiului de trafic s-a identificat un potențial de trafic suplimentar prin portul Galați, atras de pe rutele de transport aferente acestui coridor, constând în produse alimentare, produse chimice, produse finite, utilaje și echipamente. Analiza din studiul de trafic a arătat că pentru anumite rute de transport marfă din cadrul acestui coridor, redirectionarea mărfurilor prin portul Galați poate fi realizată la tarife mai reduse decât cele de pe rutele actuale, diferențele de cost fiind între 12% și 55%.

### **2.3.1. Rute de transport relevante de pe coridorul Europa de Vest – Europa de Est**

Principalele rute pentru transportul rutier al mărfurilor sunt:

- ▶ Bulgaria – România – Moldova – Ucraina – Rusia
  - Traseu rutier, indicat după categoria drumului: E79 - E83 - E85 - E581 - E40 - E101.
  - Traseu orașe: Sofia – București – Focșani – Chișinău – Kiev – Moscova.
- ▶ Serbia – Ungaria – Slovacia – Polonia – Belarus – Rusia
  - Traseu rutier, indicat după categoria drumului: E75 – E71 – E58 – E371 – E30 – M1 (RU).
  - Traseu orașe: Belgrad – Szeged – Budapesta – Kosice – Lublin – Brest – Minsk – Moscow.

Transporturile rutiere din Austria și Ungaria spre estul Europei se desfășoară pe ruta Austria – Ungaria – Slovacia – Polonia – Belarus – Rusia, similară cu cea prezentată mai sus.

Principalele porturi care fac parte din acest coridor de transport, unde sunt realizate operațiuni de transbordare a mărfurilor:

- ▶ Portul Constanța
- ▶ Portul Odessa
- ▶ Portul Rostov-on-don
- ▶ Portul Novorossiysk
- ▶ Portul Burgas
- ▶ Portul Varna
- ▶ Portul Ruse
- ▶ Portul Belgrad
- ▶ Portul Budapesta
- ▶ Portul Bratislava

Rutele principale de transport marfă pe calea ferată de pe acest coridor sunt:

- ▶ Sofia – Craiova – București – Brașov – Ungheni – Kiev – Moscova.
- ▶ Budapesta – Miskolc – Kosice – Lvov – Kiev – Moscova.
- ▶ Viena – Brno – Varșovia – Minsk – Moscova.
- ▶ Belgrad – Craiova – București – Iași – Ungheni – Kiev – Moscova.

În prezent nu există informații disponibile public privind trenurile regulate și/sau bloc care operează pe ruta analizată.

### 2.3.2. Alți actori relevanți de pe coridorul Europa de Vest – Europa de Est

Întrucât această rută de mărfuri se intersectează cu rute anterioare, casele de expediție relevante sunt cele din Austria, Ungaria și Bulgaria, prezentate în secțiunile de mai sus.

#### Operatori de terminale intermodale

Operator terminal	Contact	Website
WienCont Container Terminal GesmbH	Freudenauer Hafestraße 12-14 1020 Wien Austria	<a href="http://www.wiencont.com">http://www.wiencont.com</a>
Steiermärkische Landesbahnen	Am Terminal 2 8402 Werndorf Austria	<a href="http://www.stlb.at">http://www.stlb.at</a>
Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. (Praha Žižkov)	Jana Želivského 2 13000 Praha 3 CZECH REPUBLIC	<a href="http://www.railcargooperator.cz">http://www.railcargooperator.cz</a>
ČSKD INTRANS s.r.o. (Brno)	K Terminalu 11 61900 Brno - Horní Heršpice CZECH REPUBLIC	<a href="http://www.intrans.cz">http://www.intrans.cz</a>

Operator terminal	Contact	Website
Despred Plc	Dolno Ezerovo 4000 Bourgas BULGARIA	<a href="http://www.despred.com">http://www.despred.com</a>
Metalimpex (Stara Zagora)	Stara Zagora Railway Station 6000 Stara Zagora BULGARIA	<a href="mailto:metalimpex.sz@gmail.com">metalimpex.sz@gmail.com</a>
Ecologistics Ltd.	1A Sv. Georgi Pobedonosets Str. Kremikovtsi 1849 Sofia BULGARIA	<a href="http://www.ecologistics.bg">http://www.ecologistics.bg</a>
Törökbálint Container Terminal Kft.	Hosszuret DEPO Terminal 2045 Törökbálint Hungary	<a href="http://www.integrail.hu">http://www.integrail.hu</a>
TransContainer – Slovakia, a. s. (Dobrá)	Terminálska ul. 1 07641 Dobrá SLOVAKIA	<a href="http://www.zscargo.sk">http://www.zscargo.sk</a>
Saigo Logistic Kft.	International Airport 4030 Debrecen Hungary	<a href="mailto:firbas@saigo.hu">firbas@saigo.hu</a>
Rofersped S.A. (Turda)	Strada Primaverii 401016 Turda ROMANIA	<a href="http://www.rofersped.ro">http://www.rofersped.ro</a>
S.C. RAIL CONTAINER S.R.L. (Bacau)	Strada Gheorghe Donici 600226 Bacau ROMANIA	<a href="http://www.railcontainer.ro">http://www.railcontainer.ro</a>
Tibbett Logistics	A1 Europolis Park 077040 Bucharest ROMANIA	<a href="http://www.tibbettlogistics.com">http://www.tibbettlogistics.com</a>
APM Terminals Romania S.R.L	South Free Zone Enclosure no. 1	<a href="http://www.apmterminals.com">http://www.apmterminals.com</a>

Operator terminal	Contact	Website
	900900 Constanta ROMANIA	

## 2.4. Constatări și recomandări

Pe baza informațiilor prezentate anterior, se evidențiază faptul că portul Galați este situat într-o poziție favorabilă pentru a atrage fluxuri de mărfuri de pe cele trei coridoare de transport. Există un număr substanțial de actori implicați în lanțul logistic de pe cele trei coridoare, astfel că este necesar ca portul Galați să aloce suficiente resurse dedicate pentru dezvoltarea acestor piețe. Este recomandat ca orice modificare/măsură în cadrul politicilor practicate în portul Galați să aibă în vedere și concluziile discuțiilor cu actorii relevanți din cadrul celor trei coridoare de transport, pentru a asigura că respectivele modificări sunt în concordanță cu cerințele efective ale pieței.

Abordările pentru fiecare din rutele și coridoarele de transport trebuie să fie implementate într-o manieră structurată, consecventă și pe termen lung. Astfel, se recomandă ca următoarele acțiuni să fie întreprinse de CN APDM:

- ▶ Alocare personal dedicat pentru dezvoltarea fiecărui coridor atât în cadrul CN APDM cât și în cadrul operatorilor de terminale din Galați. Aceste persoane vor îndeplini funcția de business developer, recomandată în cadrul Planului Strategic, rolul lor fiind de identificare și valorificare a oportunităților de dezvoltare.
- ▶ Înțelegerea necesităților clienților și realizarea ajustărilor posibile la mediul existent în portul Galați și la celelalte autorități/administrații implicate cu rol în operațiunile desfășurate în port.
- ▶ În dezvoltarea business-ului, CN APDM împreună cu operatorii de terminale trebuie să își orienteze resursele mai întâi local/regional și apoi să progreseze treptat spre țările periferice și actorii relevanți din lanțul logistic care se află la capetele coridoarelor de transport marfă. Se va acorda prioritate celor față de care portul Galați poate oferi avantaje competitive. Totodată, se vor valorifica și oportunitățile identificate cu ocazia derulării întâlnirilor interne și externe din cadrul proiectului “Program Strategic de Dezvoltare a portului Galați” (PSDPG). Prin urmare, în procesul de dezvoltare și consolidare a relațiilor / parteneriatelor cu actorii relevanți din lanțul logistic, CN APDM împreună cu operatorii de terminale vor trebui să urmeze următorii pași:
  - În prima etapă se vor contacta casele de expediție locale de mărfuri, operatorii locali de terminale intermodale, furnizorii de transport maritim din Marea Neagră și operatorii de transport feroviar de marfă locali. În această etapă se va continua și colaborarea începută cu ocazia întâlnirilor interne / externe desfășurate în cadrul PSDPG, inclusiv cele cu administrațiile portuare.
  - În a doua etapă se vor contacta casele de expediție, operatorii de terminale intermodale și furnizorii de servicii de transport din țările învecinate din cadrul celor trei coridoare de transport, acordând prioritate celor pentru care portul Galați poate oferi avantaje competitive. Prin urmare, în plus față de actorii relevanți locali, se vor avea în vedere și cei din următoarele țări:

- Austria, Germania, având în vedere conexiunea prin fluviul Dunărea, interesul manifestat de diverși operatori pentru dezvoltarea unor linii de transport regulat de containere și Ro-Ro pe Dunăre (de ex. DonauStar care intenționează să deschidă o linie de transport Ro-Ro în 2015), existența unor studii cu rezultate pozitive referitoare la fezabilitatea dezvoltării transportului regulat pe Dunăre.
- Polonia, având în vedere interesul manifestat de membrii autorității portuare Gdynia de a dezvolta o colaborare cu portul Galați.
- Georgia, având în vedere interesul pentru servicii de depozitare și descărcare nave cu LPG în Galați manifestat de anumiți operatori din Georgia și poziționarea strategică a portului Galați între regiunea Caucaz și Europa.
- Turcia, întrucât există volume ridicate de mărfuri transportate între Turcia și Europa, cu potențial de a fi atrase de portul Galați.
- În ultima etapă se va încerca dezvoltarea de acorduri de cooperare/parteneriate cu case de expediție, furnizori de transport, operatori de terminale intermodale, linii maritime și administrații portuare cu sediul în țări situate la capetele coridoarelor identificate.
- ▶ Personalul responsabil de la CN APDM Galați va trebui să monitorizeze și să mențină o comunicare frecventă cu acești parteneri și/sau clienți, pentru a asigura identificarea din timp a nevoilor acestora și adaptarea serviciilor în concordanță. În acest sens, se va crea o bază de date cu clienți/parteneri atât existenți cât și potențiali, ce va conține informații privind datele de contact ale persoanelor relevante cu care au fost purtate discuții, principalele discuții purtate și concluziile acestora, pașii de urmat în vederea menținerii relațiilor și parteneriatelor existente, pașii de urmat în vederea continuării activității de constituire parteneriate, calendar de realizare a activităților, persoanele responsabile de fiecare activitate desemnate de către business developeri. Persoanele ce vor îndeplini funcțiile de business developeri vor fi direct responsabili de implementarea acestor activități la termenele stabilite.

## 2.5. Plan de acțiune

Integrarea cu succes a portului Galați în cadrul coridoarelor identificate constă în următoarele acțiuni cheie:

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
1	Alocarea/delegarea persoanelor responsabile pentru fiecare coridor de transport marfă, ce vor îndeplini funcția de business developeri.	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați
2	Elaborarea unui „teaser” de marketing pentru portul Galați, în parteneriat cu operatorii de terminale.	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați, companii de consultanță în marketing și comunicare
3	Contactarea și stabilirea de întâlniri cu clienți existenți pentru înțelegerea necesităților și poziției acestora în legătură cu utilizarea portului Galați.	CN APDM
4	Pe baza necesităților identificate se vor realiza ajustările posibile la mediul de operare existent în portul Galați.	CN APDM și celelalte instituții implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați. În funcție de nevoie, poate fi implicat și Ministerul Transporturilor.
5	Comunicarea schimbărilor efectuate către clienții existenți și membrii comunității portuare, prin utilizarea celor mai potrivite mijloace de comunicare și în conformitate cu planul de comunicare.	CN APDM
6	Contactarea liniilor maritime din Marea Neagră și propunerea de întâlniri pentru discutarea unei potențiale cooperări și utilizări a serviciilor portului Galați. În cadrul întâlnirilor este important să se înțeleagă necesitățile acestora în termeni de volume, facilități și echipamente, tarife, formalități vamale și altele definite de operatori, pentru a oferi trafic prin Portul Galați.	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați
7	Pe baza necesităților identificate se vor efectua ajustările posibile la mediul de operare existent în Portul Galați.	CN APDM și celelalte instituții implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați. În funcție de nevoie, poate fi implicat și Ministerul Transporturilor.
8	După realizarea acțiunii (7), se va relua comunicarea cu liniile maritime pentru a se propune acorduri de colaborare în	CN APDM și operatorii de



Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
	vederea stabilirii de operațiuni de transport ale acestora prin portul Galați.	terminale din portul Galați
9	<p>Contactarea operatorilor de transport feroviar selectați în secțiunile anterioare, în ordinea priorității propuse.</p> <p>Stabilirea de întâlniri pentru discutarea unei potențiale cooperări și utilizări a serviciilor Portului Galați.</p> <p>În cadrul întâlnirilor este important să se înțeleagă necesitățile acestora în ceea ce privește volumele minime, facilități și echipamente, tarife, formalități vamale și altele definite de operatori, pentru a oferi trafic prin Portul Galați.</p>	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați
10	Pe baza necesităților identificate se vor efectua ajustările posibile la mediul de operare existent în portul Galați.	CN APDM și celelalte instituții implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați. În funcție de nevoie, poate fi implicat și Ministerul Transporturilor.
11	După realizarea acțiunii (10), se va relua comunicarea cu operatorii de transport feroviar și se vor propune acorduri pentru stabilirea de servicii și operațiuni în Portul Galați.	CN APDM și operatorii de terminale din portul Galați
12	<p>Contactarea caselor de expediții și operatorilor de terminale intermodale selectați, descrise în secțiunile de mai sus, în ordinea priorității propuse.</p> <p>Stabilirea de întâlniri pentru discutarea unei potențiale cooperări și utilizări a serviciilor Portului Galați.</p> <p>În cadrul întâlnirilor este important să se înțeleagă necesitățile acestora în ceea ce privește volumele minime, facilități și echipamente, tarife, formalități vamale și altele definite de operatori, pentru a oferi trafic prin portul Galați.</p>	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați
13	Pe baza necesităților identificate se vor efectua ajustările posibile la mediul de operare existent la Portul Galați.	CN APDM și celelalte instituții implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați. În funcție de nevoie, poate fi implicat și Ministerul Transporturilor.
14	După realizarea acțiunii (13) se va relua comunicarea cu casele de expediție și se vor propune acorduri pentru includerea portului Galați în pachetele de servicii oferite.	CN APDM și operatorii de terminale din Galați
15	<p>Se vor stabili întâlniri cu administrațiile portuare de pe rutele identificate, începând cu cele din regiune.</p> <p>Se vor înțelege necesitățile acestora și se vor propune acorduri</p>	CN APDM

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
	de cooperare și conlucrare.	
16	Pe baza necesităților identificate se vor efectua ajustările posibile la mediul de operare existent în Portul Galați.	CN APDM și celelalte instituții implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați. În funcție de nevoie, poate fi implicat și Ministerul Transporturilor.
17	Se va relua comunicarea cu administrațiile portuare și se vor propune posibile acorduri pentru includerea portului Galați în lanțul de transport deservit de acestea.	CN APDM, operatorii de terminale din portul Galați
18	Se va continua negocierea de acorduri de cooperare și de afaceri pentru susținerea serviciilor de transport mărfuri cu părțile care au manifestat interes în lucrul cu Portul Galați și utilizarea serviciilor acestuia.	CN APDM și operatorii de terminale din portul Galați
19	Se vor monitoriza și implementa schimbările necesare prin acorduri și se vor menține relațiile de colaborare cu baza de clienți și parteneri, inclusiv cu cei potențiali, prin: <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea bazei de date cu clienți/parteneri atât existenți cât și potențiali, ce va conține informații privind datele de contact ale persoanelor relevante cu care au fost purtate discuții, concluziile discuțiilor purtate, pașii de urmat în vederea constituirii de parteneriate, calendarul de realizare a acestor activități, persoanele responsabile de fiecare acțiune desemnate de business developeri.</li><li>▶ Comunicarea diverselor schimbări și actualizări ale operațiunilor în Portul Galați</li><li>▶ Stabilirea de întâlniri periodice cu clienții pentru înțelegerea nivelului de satisfacție al acestora în raport cu serviciile furnizate și pentru identificarea zonelor unde se pot realiza îmbunătățiri.</li><li>▶ Menținerea permanentă a colaborării cu organizațiile din cadrul coridoarelor de transport cu care s-au încheiat acorduri de colaborare.</li></ul>	CN APDM și operatorii de terminale din portul Galați

### 3. Dezvoltarea unei platforme de colaborare cu actorii relevanți

Principalul obiectiv al acestei secțiuni este prezentarea unor măsuri concrete care vor permite administrației portului Galați să comunice eficient cu actorii relevanți, astfel încât toți aceștia să cunoască activitățile, serviciile, avantajele și potențialul de dezvoltare a portului. În realizarea acestui obiectiv, s-a realizat o analiză a planurilor de comunicare în portul Klaipeda și portul Riga ce susțin colaborarea eficientă cu stakeholderii, în vederea colectării de bune practici și a fundamentării unor recomandări pentru portul Galați.

### 3.1. Analiza bunelor practici pentru planul de colaborare

Analiza planurilor de colaborare este realizată pe diferite grupuri de stakeholderi. Deși pentru dezvoltarea cu succes a unui port regional este nevoie de acțiunea concertată și coordonată a mai multor actori relevanți, în cele ce urmează se vor identifica acei actori care pot avea un impact semnificativ asupra operațiunilor portuare și spre care va fi orientat planul de colaborare. În cele ce urmează sunt prezentate practicile de comunicare pentru grupurile de actori principali, precum operatorii de terminale, instituții publice și actorii relevanți din lanțurile de transport.

#### **Operatorii de terminale și alți actori relevanți din cadrul comunității portuare**

Colaborarea eficace cu operatorii de terminale se realizează prin includerea acestora în procesul decizional și prin comunicarea către aceștia a informațiilor privind aspectele de interes comun, precum:

- ▶ Planificarea investițiilor, inclusiv:
  - Întreținerea curentă a infrastructurii portuare
  - Lucrări de dragaj pentru menținerea adâncimii în port
- ▶ Aspecte strategice de interes comun, inclusiv:
  - Decizii comune de planificare investiții în port
  - Reconcilierea parametrilor de infrastructură între terminalele portului
- ▶ Politica tarifară
- ▶ Marketing, inclusiv participare la:
  - Roadshow-uri
  - Conferințe

Comunicarea acestor aspecte de interes comun se face în general prin intermediul unui Consiliu Portuar ca principal organism de guvernare a Comunității portuare, inclusiv de adoptare a deciziilor cheie, în care sunt reprezentați toți membrii comunității portuare.

#### **Instituții din sectorul public**

În comunicarea cu actorii relevanți din sectorul public, există practici standard de includere a acestora în procesul decizional și de diseminare a informațiilor cu caracter neconfidențial către aceștia. Acestea constau, de regulă, în:

- ▶ Includerea reprezentanților instituțiilor publice/guvernamentale și ai municipalității în Consiliul Portuar
- ▶ Furnizarea informațiilor neconfidențiale în mediul online (de ex. website, portal social) și organizarea unor evenimente publice de prezentare a situației actuale în care participanții pot purta discuții cu conducerea administrației portuare Galați și propune măsuri.

#### **Principalii actori relevanți din lanțul de transport**

Aceștia constau în principal din furnizori de servicii de transport (linii maritime, operatori de transport feroviar, rutier) și logistică, terminale intermodale, case de expediție, administrații portuare de pe cele trei coridoarele de transport relevante. Comunicarea cu aceștia se poate face respectând pașii prezentați în capitolul anterior “Plan pentru constituirea de parteneriate în vederea dezvoltării coridoarelor de transport”. Totodată, se vor avea în vedere:

- ▶ Crearea infrastructurii IT care să permită accesul la și schimbul de informații.
- ▶ Organizarea de întâlniri periodice pentru discutarea problemelor, proceselor și acțiunilor care să ajute la dezvoltarea guvernării generale a portului.
- ▶ Comunicarea informațiilor privind schimbările critice și non-critice:
  - Schimbările non-critice sunt cele care nu implică o modificare semnificativă în operațiunile clienților și pot fi comunicate prin intermediul mijloacelor de comunicare la distanță precum email și/sau alte canale electronice de comunicare. Schimbările non-critice includ, printre altele:
    - Modificări în documentația pe care clienții portului trebuie să o depună pentru operațiuni standard.
    - Schimbări la nivelul personalului care acordă suport comercial și administrativ clienților.
    - Schimbări minore în tarife și politici.
  - Schimbările critice sunt cele care influențează semnificativ operațiunile portului și actorii din lanțul de transport. Este recomandat ca propunerile de modificări critice să fie în prealabil validate cu membrii relevanți din lanțul de transport. Menținerea comunicării permanente cu aceștia implică totodată o comunicare personalizată a acestor schimbări. Aceste modificări pot fi comunicate și prin canale de comunicare la distanță (precum conferințe telefonice, e-mail). Schimbările critice includ, printre altele:
    - Schimbări majore de politici și tarife
    - Schimbări în serviciile furnizate de portul Galați sau de operatorii de terminale.

### 3.2. Recomandări pentru portul Galați

În contextul analizei practicilor de colaborare și comunicare, se recomandă ca portul Galați să elaboreze un plan de colaborare care să aibă în vedere următoarele grupuri cheie:

- ▶ Companiile care funcționează în Portul Galați
- ▶ Primăria orașului Galați și comunitatea orașului Galați (care include grupuri sociale de mediu, asociații pentru dezvoltarea societății etc.)
- ▶ Actorii relevanți din lanțul de transport
- ▶ Ministerul Transporturilor și Ministerul Fondurilor Europene
- ▶ Alte instituții publice și organisme administrative implicate în operațiunile desfășurate în portul Galați pentru care clienții portuari trebuie să plătească taxe/tarife (cum ar fi Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați).

Activitățile de comunicare trebuie să fie concentrate pe două elemente cheie:

- ▶ Constituirea Consiliului Portului.
- ▶ Stabilirea de măsuri de comunicare sistematică la nivelul Comunității Portuare.

Aplicarea acestor măsuri în rândul grupurilor cheie este prezentată în următorul tabel:

Actori implicați	Element de comunicare	Activități recomandate pentru implementare
<b>Operatorii de terminale din portul Galați</b>	Consiliul Portului	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Operatorii de terminale reprezintă actori cheie la nivelul comunității astfel că aceștia trebuie să fie incluși în procesul decizional strategic, date fiind interesele comune pentru succesul și dezvoltarea portului. Astfel, planurile strategice trebuie să fie cunoscute de către ambele părți, iar activitățile economice trebuie să fie coordonate.</li> </ul>
	Măsuri de comunicare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Se va proceda la schimburi de informații periodice între port și operatorii de terminale.</li> <li>▶ Se va continua organizarea întâlnirilor trimestriale între CN APDM și operatorii de terminale pentru discutarea situației actuale și perspectivele de dezvoltare ale portului, stadiul implementării proiectelor etc.</li> <li>▶ Se vor asigura oportunități de participare a operatorilor portuari, împreună cu CN APDM, la activitățile generale de marketing ale portului precum evenimente, târguri, conferințe etc. cu scopul dezvoltării coridoarelor de transport.</li> </ul>
<b>Primăria Galați</b>	Consiliul Portului	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Includerea Primăriei Galați în Consiliul Portului este recomandată dat fiind interesul mutual în dezvoltarea acestuia, asigurându-se astfel posibilitatea de a crea sinergii între acțiunile primăriei și cele ale portului.</li> </ul>
	Măsuri de comunicare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Furnizarea periodică de informații cu caracter neconfidențial Primăriei cu privire la intențiile de dezvoltare ale portului și spre diseminare terților interesați.</li> </ul>
<b>Actorii relevanți din lanțul de transport</b>	Măsuri de comunicare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CN APDM va comunica în mod constant schimbările critice și non-critice privind operațiunile portului și va menține o legătură permanentă cu partenerii din lanțurile de transport pentru a identifica din timp nevoile acestora și adaptarea serviciilor în concordanță. Se va utiliza în acest scop baza de date cu informații necesare pentru derularea acestei activități, ce va fi actualizată periodic, pe măsura evoluției colaborării.</li> </ul>
<b>Ministerul Transporturilor și Ministerul Fondurilor</b>	Consiliul Portului	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ministerul Transporturilor va fi inclus în procesul decizional dat fiind că deciziile și intențiile de dezvoltare vor trebui aprobate de către reprezentanții acestuia.</li> </ul>

Actori implicați	Element de comunicare	Activități recomandate pentru implementare
<b>Europene</b>	Măsurile de comunicare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Consolidarea comunicării cu cele două ministere se va realiza prin creșterea numărului de participări la întâlnirile de lucru organizate de acestea.</li> <li>▶ Astfel, Ministerul Fondurilor Europene va fi informat și consultat cu privire la inițiativele care vor necesita finanțare europeană încă din perioada de structurare/pregătire a acestora.</li> </ul>
<b>Organizații de supraveghere și control</b>	Măsurile de comunicare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Este important să se mențină o comunicare eficientă cu organizațiile de supraveghere și control întrucât acestea sunt implicate în furnizarea de servicii pentru clienții portului Galați. Portul Galați împreună cu aceste instituții trebuie să asigure un standard unitar în ceea ce privește calitatea serviciilor oferite. În procesul de colaborare cu aceste instituții, este important ca portul Galați să stabilească următoarele elemente: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ O infrastructură IT comună pentru a permite un flux eficient de informații</li> <li>▶ Incluziunea acestor instituții în cadrul întâlnirilor periodice unde se iau decizii cu privire la dezvoltarea operațiunilor portuare.</li> </ul> </li> </ul>

### 3.3. Măsurile pentru implementarea recomandărilor

Nr.	Măsură	Partea responsabilă
1	<p>Constituirea Consiliului Portuar sau a unei comisii strategice similare cu competență decizională din care vor face parte următoarele categorii de actori relevanți:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Operatorii de terminale din portul Galați</li> <li>▶ Primăria orașului Galați</li> <li>▶ Ministerul Transporturilor</li> <li>▶ Ministerul Fondurilor Europene</li> <li>▶ Organizații de supraveghere și control</li> </ul>	CN APDM
2	<p>Instituirea de proceduri clare privind comunicarea schimbărilor critice și non-critice aduse operațiunilor portuare, către actorii relevanți din lanțul de transport.</p>	CN APDM

Nr.	Măsură	Partea responsabilă
3	Actualizarea și menținerea prezenței online a portului Galați. Website-ul CN APDM trebuie să fie disponibil în mai multe limbi străine, având în vedere principalele țări de origine reprezentative pentru traficul de mărfuri prin port, dar și alte țări cu care portul are intenția de a dezvolta acorduri de colaborare sau de a atrage trafic.	CN APDM
4	Programarea și organizarea de evenimente periodice pentru publicul larg și alte entități interesate pentru a purta discuții structurate cu conducerea Autorității Portuare.	CN APDM

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## 4. Dezvoltarea Zonei Economice Libere și a Parcului Industrial

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate exemple de bune practici în dezvoltarea parcurilor industriale aflate în incinta sau apropierea porturilor și de investiții tipice în acest domeniu. Pentru a oferi o imagine asupra complexității investițiilor și tipurilor de investitori în parcurile industriale sunt analizate Zona Economică Liberă Klaipeda, Parcul Industrial Gdansk, Parcul Industrial Siauliai și Porto franco Ventpils. Selectarea parcurilor industriale se bazează pe similaritățile economice și regionale și gradul de dezvoltare al parcurilor industriale prezentate, acestea fiind înființate relativ recent.

### Activități dezvoltate în Zona Economică Liberă Klaipeda

Compania	Domeniul	Originea	Informații generale
<b>Fortum Klaipeda</b>	Producție - Energie	Finlanda	Centrală combinată de încălzire și energie. Furnizează încălzire și electricitate către Klaipeda.
<b>Heidelberg Cement Klaipeda</b>	Distribuție - Ciment	Germania	Terminal și centru de distribuție unde se produce ciment după care se amabalează și distribuie.
<b>Glassbel Baltic</b>	Producție - Sticlă	Belarus	Unul dintre cei mai mari producători de sticlă arhitecturală din lume.
<b>Vinges Logistika</b>	Servicii - Transport	Lituania	Centru logistic și de distribuție mărfuri.
<b>Albright Lietuva</b>	Producție – Componente electronice	Marea Britanie	Fabrică nouă de comutatoare electrice.
<b>Ad Rem LEZ</b>	Servicii - Transport	Lituania	Centru logistic.
<b>Mestilla</b>	Producție - Energie	Lituania	Producție biodiesel organic.
<b>Pack Klaipeda</b>	Fabricare - Ambalare	Lituania	Producție ambalaje din spumă.
<b>Retal Baltic</b>	Fabricare - Ambalare	Ucraina	Producție de film APET transparent, colorat și metalizat.
<b>Orion Global PET</b>	Producție - Ambalare	Tailanda	Producție de rășină PET.
<b>Klaipedos Skuba</b>	Servicii – Auto	Lituania	Reprezentant oficial Renault cargo. Activitate de vânzări și mentenanță



Compania	Domeniul	Originea	Informații generale
			de autoturisme.
Pastatutų vystymas	Imobiliare	Irlanda	Dezvoltare și management imobiliar.
Yazaki Wiring Technologies	Producție – Piese electronice	Japonia	Fabricare de cablaje pentru industria auto.
Espersen Lietuva	Producție – Alimente	Danemarca	Uzină de procesare a peștelui.
Lindstrom	Servicii – Textile	Finlanda	Închiriere de covorașe și îmbrăcăminte de lucru.

#### Activități dezvoltate în Parcul Industrial Gdansk

Societatea	Domeniul	Originea	Informații generale
Bemakor	Servicii – Închirierea de utilaje industriale	Polonia	Furnizarea diverselor utilaje industriale de sablare și pulverizare.
Desotec	Producție – Produse chimice	Belgia	Producție și livrare de soluții pe bază de filtru de carbon.
Ekoinbud	Imobiliare - Dezvoltare	Polonia	Construcții, reparații și lucrări aferente.
Elbudrem	Construcții – Electrice	Polonia	Construcții electrice și energetice, mentenanță și alte lucrări aferente.
Weyerhaeuser	Producție – Produse din cherestea	USA	Procesarea fibrei pentru utilizarea în diverse domenii.
Jeronimo Martins	Servicii – Distribuție	Portugalia	Centru de distribuție a alimentelor.
Laguna	Producție - Mobilă	Polonia	Producție sisteme de amenajare și construcție, precum și elemente de design interior

#### Activități dezvoltate în Parcul Industrial Siauliai

Societatea	Domeniul	Originea	Informații generale
------------	----------	----------	---------------------

Societatea	Domeniul	Originea	Informații generale
<b>Vonin Lituania</b>	Producție – Pescărit	Insulele Feroe	Dezvoltator și producător major de echipamente de pescuit și acvacultură.
<b>Girteka</b>	Servicii - Transport	Lituania	Servicii logistice și de distribuție.
<b>Scania Lietuva</b>	Servicii – Auto	Suedia	Vânzări și service pentru autoturisme.
<b>Rol/Statga</b>	Producție – Metale	Suedia	Fabricare oțel inoxidabil.
<b>Kensa</b>	Producție – Mobilă	Lituania	Fabricare mobilă.

#### Activități dezvoltate în Porto franco Ventspils Partners

Societatea	Domeniul	Originea	Informații generale
<b>ARBO Windows</b>	Producție - Cherestea	Letonia	Fabricare de ferestre și uși din lemn solid.
<b>Baltic Forest Trading</b>	Producție - Cherestea	Suedia	Procesare lemn, materiale de construcție.
<b>Bio-Venta</b>	Producție - Energie	Letonia	Producție de biodiesel.
<b>Buncher Municipal</b>	Producție - Automobilistice	Switzerland	Producție de automăturătoare.
<b>Diana Sveces</b>	Producție – Consumator	Danemarca	Fabricare de lumânări.
<b>EUROLCDs</b>	Producție – Piese electrice	Letonia and Danemarca	Fabricare de produse LCD.
<b>FROLI Baltic</b>	Producție – Mase plastice	Germania	Fabricare de poliuretan.
<b>Hydraulik Bauteile Baltic</b>	Producție – Utilaje	Germania	Producție de componente hidraulice și pneumatice.
<b>Kurzemes granulas</b>	Producție – Cherestea	Letonia	Producție de peleți din lemn.
<b>Malmar Sheet Metal</b>	Producție - Metal	Belgia	Fabricare de piese din tablă pentru industria auto.
<b>Squalio</b>	Servicii - IT	Letonia	Laborator pentru testarea software-ului care prestează servicii externe de testare a software-ului IT.

Societatea	Domeniul	Originea	Informații generale
<b>Ventspils elektronikas fabrika</b>	Producție – Piese electrice	Letonia	Producție de sisteme electronice și componentele acestora.
<b>Ventspils High Technology Park</b>	Servicii – Asistență economică	Letonia	Prestare de servicii de asistență pentru dezvoltarea societăților high-tech.
<b>Ventspils metināšanas rūpnīca</b>	Producție - Metal	Ucraina	Fabricare de construcții din oțel la scară mare.
<b>Ventspils-Andren</b>	Producție – Produse chimice	Letonia și Suedia	Producție de rezervoare din fibră de sticlă la scară mare (până la DN 8000), conducte și alte construcții pentru substanțe chimice agresive.

### Concluzii rezultate din analiza parcurilor industriale prezentate

Analiza parcurilor industriale selectate evidențiază faptul că marea parte (aproximativ 70%) a companiilor care au realizat investiții în parcuri industriale aflate în incinta sau în apropierea unor porturi desfășoară activități de producție. Restul de 30% din investiții sunt realizate de firme prestatoare de servicii. În ceea ce privește țara de origine a investitorilor, 43% sunt de origine locală și 57% de origine străină.

În cadrul segmentului firmelor de producție se observă o preponderență a următoarelor industrii: producție piese electrice (14%), industria lemnului (14%), producție energie (11%), producție ambalaje (11%), metale (11%), toate acestea însumând 61% din totalul firmelor prezente în parcurile industriale analizate.

Din cele cinci domenii prevalente în parcurile industriale analizate putem concluziona că sunt trei categorii mari de investitori și domenii de activitate:

- ▶ Domenii puternic dezvoltate în economia locală; în cazul țărilor analizate, acestea sunt metalele și cheresteaua. Avantajele parcurilor industriale reprezintă considerentul de bază în luarea deciziilor de investiție.
- ▶ Domenii care nu sunt foarte dezvoltate în economia locală; în cazul țărilor analizate, acestea sunt piesele electrice și ambalajele. Companiile care s-au constituit în parcurile industriale au demonstrat o prioritate mai mare pentru locația geografică în privința bazei de clienți internaționali mai degrabă decât o preferință pentru o piață internă puternică.
- ▶ Domenii care beneficiază de facilități fiscale, cum ar fi producția de energie.

Analiza a scos în evidență și faptul că parcurile industriale utilizează serviciile diverselor agenții publice de asistență în investiții. Aceste agenții au rolul de a susține atragerea de investiții străine directe, fie la

nivel național, fie regional, în funcție de oportunitățile existente, susținând activitățile de marketing și promovare ale diverselor parcuri industriale. Acțiuni recomandate în mod specific pentru Portul Galați în vederea promovării și dezvoltării Parcului Industrial și a Zonei Libere sunt următoarele:

- ▶ Cooperarea cu Centrul Român pentru Promovarea Comerțului și Investițiilor Străine, pentru a ajuta Portul Galați și comunitatea portuară să identifice oportunități, să comunice cu investitorii țintă, să facă propuneri de investiții și să ofere suport pentru alte activități necesare pentru a atrage potențiali investitori.
- ▶ Crearea unei organizații de investiții străine directe pe plan regional care ar atrage în mod specific investitori străini în regiunea Portului Galați. Agenția trebuie organizată ca o entitate separată ale cărei organisme de control și finanțare ar putea fi alcătuite din reprezentanți ai Portului Galați, Agenția pentru Dezvoltare Regională de Sud-Est și municipalitatea Galați. Această agenție va avea următoarele atribuții:
  - ▶ Identificarea potențialilor investitori
  - ▶ Promovarea proiectelor de investiții în regiunea Galați
  - ▶ Asistență pentru investitorii naționali și străini
  - ▶ Asistență pentru investitorii noi și existenți care operează în regiune
  - ▶ Organizarea și participarea la diverse conferințe, expoziții, misiuni comerciale și alte evenimente similare
  - ▶ Furnizarea de consultanță privind servicii de realizare de studii asupra ocaziilor de investiții, servicii de plasare și investiție (dedicate investitorilor străini)
- ▶ Cooperarea cu alte entități precum Camerele de Comerț, Asociațiile Comerciale din diverse țări și altele asemenea.

Pentru a intensifica promovarea și dezvoltarea Parcului Industrial și a Zonei Libere este recomandat următorul set de acțiuni:

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
1	Stabilirea unui grup operativ care să aibă responsabilitatea promovării și dezvoltării Parcului industrial și a Zonei libere	CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă
2	Contactarea și stabilirea de întâlniri cu societăți de producție și asociații ale acestora din industriile dominante din România, precum: <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Utilaje și echipamente electrice</li><li>▶ Textile și încălțăminte</li><li>▶ Metale și cherestea</li><li>▶ Procesarea alimentelor</li><li>▶ Biomasă</li><li>▶ Reciclare</li></ul>	CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă, alte asociații precum Camere de comerț

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
3	<p>Analiza oportunității inițierii unor discuții cu societăți de producție și asociații ale acestora din industriile dominante din Austria<sup>2</sup>, precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alimente și băuturi</li> <li>▶ Inginerie mecanică și a oțelului</li> <li>▶ Produse chimice</li> <li>▶ Auto</li> <li>▶ Produse electrice și electronice</li> <li>▶ Lemn, celuloză și hârtie</li> </ul>	<p>CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă, alte asociații precum Camere de comerț</p>
4	<p>Analiza oportunității inițierii unor discuții cu societăți de producție și asociații ale acestora din industriile dominante din Ungaria, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Auto</li> <li>▶ Electronice</li> <li>▶ Tehnologie farmaceutică și medicală</li> <li>▶ Alimente</li> </ul>	<p>CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă, alte asociații precum Camere de comerț</p>
5	<p>Analiza oportunității inițierii unor discuții cu societăți de producție și asociații ale acestora din industriile dominante din Slovacia, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Auto</li> <li>▶ Produse chimice</li> <li>▶ Rafinarea petrolului</li> <li>▶ Materiale plastice</li> </ul>	<p>CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă, alte asociații precum Camere de comerț</p>
6	<p>Analiza oportunității inițierii unor discuții cu societăți de producție și asociații ale acestora din industriile dominante din Serbia, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Auto</li> <li>▶ Produse electronice</li> <li>▶ Alimente</li> <li>▶ Textile</li> <li>▶ Lemn și mobilier</li> <li>▶ Lucrări în metal și utilaje</li> </ul>	<p>CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă, alte asociații precum Camere de comerț</p>
7	<p>Organizarea de întâlniri periodice ale grupului operativ pentru discutarea și stabilirea activităților de promovare și dezvoltare a Parcului industrial și Zonei libere, precum și stadiul implementării acțiunilor stabilite anterior</p>	<p>CN APDM, Parcul Industrial, Zona Economică Liberă</p>

<sup>2</sup> Recomandarea a fost formulată având în vedere discuțiile purtate în cadrul întâlnirilor de lucru externe efectuate în cadrul proiectului PSDPG în Austria și Slovacia

## **5. Plan de acțiune pentru dezvoltarea de programe academice și centre de formare profesională pentru activități portuare**

Obiectivul acestei secțiuni este să furnizeze recomandări pentru formarea și perfecționarea angajaților din portul Galați, cu scopul de a crește productivitatea acestora și eficiența operațiunilor portuare, de a spori nivelul de siguranță la locul de muncă și de a conferi portului posibilitatea de a juca un rol mai important în dezvoltarea regiunii.

După cum s-a prezentat în Planul Strategic, forța de muncă din portul Galați nu este calificată în mod corespunzător, limitând potențialul portului de a deveni competitiv la scară regională și globală. În Planul Strategic au fost identificate în mod specific următoarele zone care restricționează abilitatea portului de a-și crește competitivitatea:

- ▶ Nu există reglementări legale privind cerințele minime de calificare a personalului portuar.
- ▶ Condițiile care trebuie îndeplinite pentru obținerea carnetului de muncitor portuar sunt minime și nu impun certificarea competențelor.
- ▶ Majoritatea profesiilor portuare nu sunt incluse în Clasificarea Ocupațiilor din România
- ▶ Personalul de management superior necesită instruire în metode moderne de management.
- ▶ În prezent există puține cursuri de instruire și perfecționare în activități portuare. Acestea sunt de obicei proiectate și implementate la cererile armatorilor/operatorilor portuari, sunt opționale și nu sunt acreditate.

Deși sunt evidențiate în Planul Strategic de dezvoltare a portului Galați, aceste aspecte reprezintă probleme la nivelul activității portuare din România în general, nu doar la nivelul portului Galați și astfel trebuie adresate în mod corespunzător. Membrii Comunității Portuare Galați, împreună cu operatori privați de terminale și o serie de actori instituționali externi, inclusiv universități, au formalizat o platformă de colaborare sub forma unui cluster de transport intermodal ecologic (*Romanian River Transport*). Printre obiectivele acestuia se numără promovarea unor proiecte comune de investiții și a inovării/spiritului antreprenorial în sectorul transporturilor. Constituirea acestui cluster este un prim pas în adresarea problemelor menționate mai sus și în dezvoltarea de relații cu instituții educaționale.

Cu toate acestea, pentru a crea toate premisele necesare rezolvării optime a problemelor descrise mai sus, care sunt de interes național, componența clusterului va trebui extinsă și către alte administrații portuare din România, inclusiv Compania Națională “Administrația Porturilor Maritime” SA Constanța, alte instituții cu roluri cheie în dezvoltarea transportului naval și alți operatori de terminale portuare din afara portului Galați. O altă opțiune este constituirea unui nou cluster, special dedicat acestei probleme.

Clusterul va trebui utilizat apoi ca vehicul pentru continuarea dezvoltării relațiilor cu universități și alte instituții educaționale, pentru identificarea în mod corespunzător a profesiilor portuare pentru care trebuie dezvoltate competențe și pentru definirea cadrului legislativ ce reglementează cerințele minime de calificare pentru respectivele profesii. Fiecare entitate implicată în cluster va trebui să aducă propria contribuție la realizarea acestor demersuri, în funcție de specificul activității desfășurate și planurile de dezvoltare viitoare.

Secțiunile următoare vor prezenta pașii pe care trebuie să îi urmeze CN APDM în cadrul colaborării cu celelalte entități incluse în componența clusterului, în vederea îndeplinirii obiectivului de dezvoltare a competențelor necesare pentru personalul portuar și în final a eficientizării operațiunilor portuare.

### 5.1. Identificarea domeniilor/profesiilor pentru care trebuie dezvoltate competențe

Identificarea profesiilor/domeniilor pentru care trebuie dezvoltate competențe și pentru care trebuie asigurată instruire va trebui realizată în funcție de tipologia activităților desfășurate la acest moment în port dar și în funcție de proiectele viitoare ce vor fi implementate de CN APDM împreună cu operatorii privați. Forța de muncă implicată în operațiunile desfășurate în port, atât direct cât și indirect, se poate clasifica în patru domenii principale:

- ▶ Personalul administrativ al administrației portuare Galați, inclusiv managementul
- ▶ Alți angajați ai CN APDM implicați direct în furnizarea serviciilor portuare
- ▶ Personalul administrativ al societăților (în special a operatorilor de terminale) care activează în Portul Galați, inclusiv managementul
- ▶ Personalul din cadrul societăților ce activează în port, implicat direct în furnizarea serviciilor portuare (cum ar fi operatori de macara, operatori de utilaje grele etc.)

La dezvoltarea programelor de instruire și perfecționare a personalului din aceste categorii se vor identifica în primul rând cerințele profesionale și nevoile de calificări asociate. În acest sens, se vor avea în vedere următorii pași:

- ▶ Identificarea tuturor profesiilor/domeniilor critice și/sau care împiedică la acest moment buna funcționare a activităților portuare.
- ▶ Definirea cerințelor minime de calificare pentru profesiile esențiale și/sau problematice (cele care cauzează ineficiență în activitatea portuară) identificate.
- ▶ Identificarea eventualelor profesii/domenii suplimentare și definirea cerințelor de calificare aferente, ce pot apărea ca urmare a implementării proiectelor de dezvoltare viitoare identificate în Planul Strategic al Portului Galați.
- ▶ În baza cerințelor minime de calificare, se vor identifica nevoile de formare și se vor defini metodele de instruire/formare aferente. În această etapă se va realiza și o analiză a standardelor minime pentru instruirea personalului din alte domenii conexe activităților portuare precum personalul navigator maritim, personalul ce efectuează operațiuni de transport fluvial. Documentele și inițiativele ce reglementează aceste standarde au fost prezentate în cadrul Planului Strategic al portului Galați (Convenția STCW, inițiativele EDINNA etc.).
- ▶ Prioritizarea necesităților de calificare pe baza gap-urilor dintre nivelul de calificare necesar și cel existent în portul Galați pentru profesiile identificate. Prioritizarea trebuie să aibă în vedere următoarele criterii:

- Siguranța operațională (pentru persoana care desfășoară activitatea, persoanele din jur, mediul înconjurător).
- Impactul economic (determinarea costurilor din punct de vedere economic cauzate de lipsa calificărilor necesare pentru respectivele profesii portuare).

Administrația portului Galați și operatorii de terminale vor trebui să asigure un buget și un plan de cheltuieli pentru a permite organizarea instruirii/formării necesare a personalului. La elaborarea bugetului pentru formare și instruire se va ține cont de prioritizarea realizată în etapa anterioară. De asemenea, este recomandat ca orice contract de achiziție echipamente și utilaje să prevadă și instruirea personalului ce le va utiliza.

Pentru a asigura un nivel ridicat al calificării și eficienței forței de muncă din port, CN APDM și operatorii portuari trebuie să încurajeze obținerea de către angajați și a altor calificări aferente zonelor deservite de port și/sau bazate pe serviciile și necesitățile portuare viitoare. De exemplu, având în vedere aspectele operaționale similare, operatorii de macarale pot obține calificări și pentru operațiuni cu utilaje grele, astfel încât să poată desfășura activități diferite dacă se va impune. De asemenea, având în vedere aspectele administrative similare, personalul administrativ trebuie încurajat să frecventeze diverse cursuri pentru a-și perfecționa abilitățile profesionale. De exemplu, personalul administrativ poate urma cursuri pentru utilizarea unor alte sisteme software, cum ar fi cele aferente Sistemului Port Comunitate, având în vedere că acest sistem este propus a fi implementat în portul Galați. Diversificarea calificărilor conduce la reducerea riscurilor operaționale cauzate de exemplu de indisponibilitatea temporară a unor angajați, asigurându-se astfel eficientizarea operațiunilor portuare. Încurajarea dezvoltării calificărilor conexe reprezintă o măsură-cheie în crearea unei culturi organizaționale în care angajații sunt motivați să tindă spre dezvoltarea personală și îmbunătățirea competențelor.

CN APDM și operatorii de terminale trebuie să stabilească practicile corespunzătoare de management a resurselor umane și de monitorizare/evaluare adecvată a performanței adaptate fiecărei profesii din port, în vederea asigurării unei contribuții cât mai ridicate a personalului la dezvoltarea portului.

## 5.2. Elaborarea și implementarea cadrului legislativ privind nivelul minim de calificare pentru personalul portuar și furnizarea instruirii necesare

După identificarea profesiilor și calificărilor necesare, va fi conturat cadrul legislativ care să prevadă cerințe privind nivelul minim de calificare pentru respectivele profesii.

O etapă inițială importantă în elaborarea cadrului legislativ este prezentarea listei identificate a profesiilor/domeniilor la Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice și includerea acestora în Clasificarea Ocupațiilor din România. Aceasta este o etapă-cheie în asigurarea bazei de profesii pentru care se pot elabora cerințe legislative privind standardele de calificare. Cadrul legislativ va susține efortul portului Galați (și a tuturor porturilor din România) și a operatorilor de terminale de a planifica, programa și întreprinde activitățile de formare profesională pentru calificarea forței de muncă.

## 5.3. Relația cu universitățile și alte instituții educaționale



În prezent nu există programe specifice de pregătire și perfecționare pentru personalul portuar, fiind astfel necesar să se stabilească relații cu universități și alte instituții educaționale. La stabilirea relațiilor cu instituțiile educaționale și dezvoltarea programelor educaționale specifice, aspectele cheie care trebuie luate în calcul sunt stabilirea nevoii pentru direcția educațională și atractivitatea pentru eventualii studenți de a se implica în asemenea programe.

### **Dezvoltarea relațiilor cu universități**

Prin intermediul clusterului de transport intermodal ecologic, CN APDM va susține introducerea cursurilor sau disciplinelor în facultățile cu profil economic/comerț, privind managementul, economia și logistica portuară. Cooperarea cu Portul Constanța și alte porturi românești în cadrul clusterului ar putea crește influența și resursele disponibile pentru introducerea programelor educaționale în instituții de învățământ superior privind managementul și administrația portuară. Acestea trebuie să adreseze în mod direct necesitățile de perfecționare identificate. De asemenea, în procesul de negociere și dezvoltare parteneriate cu universitățile, vor trebui prezentate perspectivele de angajare pe piață în vederea atragerii viitorilor studenți. Se va avea în vedere și organizarea de internship-uri pentru studenții ce vor urma aceste cursuri.

### **Alte instituții de învățământ**

Având în vedere calificările specifice necesare în prestarea anumitor servicii portuare, cum ar fi operațiunile de pilotaj sau de manevrare a macaralelor, CN APDM va consulta instituții naționale, furnizori de instruire în domeniul transportului naval (cum ar fi CERONAV) și școli profesionale. Aceste instituții se concentrează în general pe asigurarea cunoștințelor și calificărilor pentru studenți în anumite domenii, cum ar fi electricitate, prelucrarea metalelor, instalații, turism etc. Se va avea în vedere crearea de programe/cursuri care să îndeplinească direct nevoile de formare identificate pentru personalul implicat direct în prestarea serviciilor portuare. De asemenea, vor trebui discutate posibilitățile de adaptare a cursurilor generale pentru a îndeplini necesitățile și aspectele practice ale activităților portuare. De exemplu, instruirea specifică a electricienilor pentru lucrări de instalații electrice care se efectuează în general într-un port. Similar ca și în cazul dezvoltării de parteneriate cu universitățile, este necesară prezentarea perspectivelor de angajare pe piață în vederea atragerii viitorilor studenți.

## **5.4. Cursuri demonstrative și perfecționarea continuă a personalului**

După dezvoltarea cursurilor și programelor educaționale, este important să se stabilească și cursuri demonstrative cu o parte din angajații portului. Obiectivul programului și cursului demonstrativ este să stabilească oportunitatea și relevanța materialului și metodelor didactice pentru a asigura eficiența și eficacitatea experiențelor educaționale. În timpul cursurilor demonstrative, trebuie identificate zonele unde sunt necesare îmbunătățiri iar cursurile/programele de perfecționare trebuie modificate în mod corespunzător.

După realizarea cursurilor demonstrative și finalizarea etapei de dezvoltare a programelor educaționale și a cursurilor pentru perfecționarea personalului portuar, se va elabora și un program de perfecționare continuă a angajaților. Programele de instruire și perfecționare continuă a angajaților trebuie să fie

suficient de flexibile și variate pentru a permite îndeplinirea diferitelor necesități ce pot apărea pe parcurs în activitatea personalului.

În general este dificil din punct de vedere juridic să se impună însușirea și perfecționarea unei anumite abilități, dacă nu se prevede în mod clar în contractul de muncă și/sau în legislație. Astfel, organizațiile optează să îmbunătățească calificările forței de muncă de obicei prin două metode:

- ▶ Crearea unei culturi organizaționale de instruire și perfecționare.
- ▶ Finanțarea instruirii și perfecționării angajaților

Crearea unei culturi organizaționale este un proces treptat și impune crearea unui mediu în care angajații încearcă în mod individual să profite de ocaziile apărute pentru perfecționarea abilităților.

Finanțarea instruirilor de către CN APDM și operatorii de terminale trebuie bugetată pentru fiecare perioadă pentru a permite întreprinderea acțiunilor necesare pentru dezvoltarea profesională a angajaților.

### 5.5. Pași pentru implementarea recomandărilor

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
1	Identificarea profesiilor necesare pentru care trebuie dezvoltate competențe și definirea nivelului minim de calificare aferent fiecărei profesii.	Cluster – pentru determinarea nevoilor la nivel național. CN APDM, operatorii de terminale din Galați – pentru nevoile specifice portului Galați.
2	Prioritizarea necesităților de calificare	Cluster – prioritizarea la nivel național CN APDM, operatorii de terminale din Galați – prioritizarea la nivelul portului Galați
3	Prezentarea listei de profesii identificate la Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice pentru a actualiza în mod corespunzător Hotărârea Guvernului nr. 1352/2010 privind aprobarea structurii Clasificării Ocupațiilor din România.	Cluster
4	Crearea cadrului legislativ în România pentru stabilirea cerințelor minime de calificare pentru muncitorii portuari.	Cluster - va realiza propunere legislativă pe care o va înainta Ministerului Transporturilor
5	Elaborarea programelor și cursurilor de instruire și perfecționare împreună cu universitățile și alte instituții educaționale.	Cluster – integrarea propunerilor specifice de instruire primite de la entitățile membre CN APDM, operatorii de

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
		terminale din Galați – elaborare propuneri specifice de instruire
6	Întâlniri cu universitățile din România în vederea dezvoltării de parteneriate și implementarea programelor/cursurilor de instruire propuse.	Cluster
7	Întâlniri cu instituții de învățământ terțiar, alte instituții de învățământ superior, furnizori de servicii de instruire specifică transportului naval, în vederea dezvoltării de parteneriate și implementarea programelor/cursurilor de instruire propuse.	Cluster
8	Desfășurarea cursurilor demonstrative pentru determinarea eventualelor nevoi de modificare a programelor/cursurilor de instruire și efectuarea modificărilor necesare în consecință.	Universități, școli profesionale, furnizori de servicii de instruire, în colaborare cu membrii Clusterului
12	Dezvoltarea de programe de internship pentru studenții care vor urma respectivele programe / cursuri de instruire.	Cluster
13	Comunicarea planurilor de instruire și perfecționare.	CN APDM
14	Evaluarea periodică a profesiilor și calificărilor aferente și propunerea de actualizări/revizuiți unde este necesar.	CN APDM

## 6. Măsurile pentru gestionarea riscurilor și poluării

Porturile au rolul de a gestiona nivelul de poluare care se poate acumula în anumite zone cu activitate intensă. Daunele asupra mediului, biodiversității și sănătății populației sunt efectele practicii de gestionare precară a poluării.

Obiectivul principal al acestei secțiuni este să analizeze cele mai bune practici privind gestionarea riscurilor și poluării și formularea de recomandări pentru portul Galați în acest sens.

Capitolul este structurat în două secțiuni, prima adresând gestionarea riscurilor iar cea de-a doua gestionarea poluării. Deși există aspecte comune celor două activități, bunele practici în porturi presupun dezvoltarea de politici separate pentru a asigura înțelegerea clară, implementarea și comunicarea eficientă a procedurilor și planurilor.

Riscurile sunt evenimente singulare care în momentul producerii pot provoca daune, în timp ce poluarea este un proces inevitabil al activității comerciale industriale. Poluarea trebuie gestionată în mod adecvat, astfel încât să nu se permită acumularea unui anumit tip de poluant până la punctul în care va provoca daune mediului înconjurător. De aceea se recomandă elaborarea a două planuri separate pentru a acoperi individual aspectele riscurilor și poluării.

### 6.1. Gestionarea riscurilor

Navele și porturile se confruntă din ce în ce mai des cu creșterea semnificativă a numărului de accidente. Calitatea serviciilor de transport și a celor prestate în porturi este influențată de practicile de management al siguranței transporturilor și management al riscurilor.

Fiecare port trebuie să aibă propriul plan de gestionare a riscurilor, în funcție de natura operațiunilor, locația geografică, părți relevante implicate în activitatea portuară, resurse și cadrul legislativ. În plus, acest plan trebuie monitorizat în permanență și actualizat în funcție de necesități. Elaborarea planului de gestionare a riscurilor trebuie să aibă în vedere două etape esențiale:

- ▶ Evaluarea și analiza riscurilor
- ▶ Dezvoltarea unui sistem/strategii de gestionare a riscurilor

#### 6.1.1. Evaluarea și analiza riscurilor

Evaluarea și analiza riscurilor se desfășoară în patru etape:

##### **Etapa 1: Colectarea datelor și evaluarea sistemului actual de gestionare a riscurilor**

Pentru colectarea datelor se vor realiza întâlniri cu echipa de management și personalul operativ din cadrul portului, precum și cu clienții obișnuiți. Clienții trebuie să fie consultați încă din primele etape ale acestui proces, întrucât aceștia dețin adesea informații importante privind riscurile din port.

Rezultatul principal al acestei etape este înțelegerea detaliată a riscurilor potențiale la care este expus portul.

## **Etapa 2: Procesul de identificare a riscurilor**

Procesul de identificare a riscurilor trebuie să aibă în vedere fiecare categorie de incidente ce pot avea loc în diferite zone ale portului. Trebuie analizate sistematic tipurile de nave, operațiunile și interfețele specifice fiecărei zone. Principalul rezultat al acestei etape este identificarea tuturor riscurilor/validarea celor identificate în etapa anterioară, care pot avea un impact negativ asupra activității portului și operațiunilor aferente.

## **Etapa 3: Analiza riscurilor**

Toate părțile implicate în procesul de identificare a riscurilor și care pot fi afectate de acestea trebuie să fie implicate în procesul de evaluare a impactului.

- ▶ Se vor analiza scenariul „cel mai probabil” (most likely scenario) și „pesimist” (worst case scenario).
- ▶ Se va cuantifica probabilitatea de producere a riscurilor într-o anumită perioadă de timp.
- ▶ Se va evalua impactul asupra următoarelor părți:
  - Populație
  - Proprietate
  - Mediu
  - Actori relevanți din comunitatea portuară

Această abordare permite nu doar evaluarea impactului riscurilor asupra siguranței operațiunilor portuare, ci și asupra altor domenii vitale pentru asigurarea continuității activității portului. Se va realiza și o prioritizare a riscurilor în funcție de probabilitate și impact.

Rezultatul acestei etape este înțelegerea detaliată a posibilelor riscuri, a probabilității de apariție pentru fiecare dintre acestea, consecințele și prioritizarea pericolelor ce va fi utilizată la elaborarea planului de gestionare.

## **Etapa 4: Evaluarea strategiilor existente și dezvoltarea măsurilor noi de gestionare a riscurilor**

Analiza ariilor/domeniilor pentru care sunt deja întocmite planuri de gestionare a riscurilor poate conduce după caz la identificarea necesității adaptării respectivelor planuri sau chiar a întocmirii unor noi planuri de gestionare a riscurilor. Analiza ar putea de asemenea permite redirectionarea resurselor către zonele cu risc ridicat.

De asemenea, în această etapă se identifică opțiunile de control a riscurilor prin referință la principalele lor cauze care pot fi comune unor serii de riscuri. Tratarea cauzelor în opțiunile de control a riscurilor reprezintă soluții ce rezolvă problemele de bază identificate. Principalul rezultat al acestei etape este înțelegerea clară a lipsurilor în planurile de management și/sau identificarea zonelor unde nu există măsuri suficient de bine fundamentate pentru prevenirea și reducerea riscurilor identificate. De asemenea, se va defini o listă de măsuri pentru consolidarea planurilor de management a riscurilor identificate.

### **6.1.2. Dezvoltarea unui sistem de gestionare a riscurilor**

După parcurgerea etapei de identificare și evaluare a riscurilor, CN APDM va dispune de informații pe baza cărora vor fi dezvoltate planuri de gestionare a riscurilor și vor putea fi actualizate cele existente.

Planul de gestionare a riscurilor stabilește în mod clar procedurile pentru prevenirea sau reducerea probabilității de apariție a riscurilor și respectiv de diminuare a efectelor acestora în cazul materializării lor.

Astfel, în urma analizei celor mai bune practici în ceea ce privește sistemele de gestionare a riscurilor din alte porturi, se recomandă ca sistemul din portul Galați să includă următoarele aspecte:

- ▶ **Politica** – stabilirea și dezvoltarea unei politici/strategii comprehensive care identifică în mod clar riscurile, măsurile de reducere și prevenire și alte acțiuni de gestionare a acestor riscuri.
- ▶ **Responsabilitățile identificate** – trebuie să existe părți specifice delegate pentru a executa măsurile de reducere și prevenire a riscurilor și de asemenea măsurile de întreprins în cazul materializării unui anumit risc.
- ▶ **Sistemul de gestionare a riscurilor** – constă în stabilirea și dezvoltarea unui sistem de informare a părților relevante în cazul materializării riscului sau pericolului, și de colectarea informațiilor relevante.
- ▶ **Procedurile operaționale specifice** – dezvoltarea procedurilor necesare pentru toate părțile implicate în planul de gestionare a riscurilor.
- ▶ **Auditul și revizuirea planului/sistemului** – sistemul de management al riscului va fi auditat periodic în vederea actualizării acestuia.
- ▶ **Comunicare** – stakeholderii relevanți din cadrul Comunității portuare vor fi informați cu privire la sistemul, planul și procedurile de management al riscurilor.

## 6.2. Gestionarea poluării

Gestionarea poluării presupune un set de măsuri pentru a preveni și gestiona diferite probleme de poluare ce pot afecta activitatea portuară, cum ar fi deșeurile și reziduurile sau sedimentele contaminate. Gestionarea riscurilor de mediu în port trebuie să țină cont de diferite aspecte socio-economice ale operațiunilor portuare și de eficiența măsurilor de reducere a riscurilor, percepția publică, comunicarea și implicarea comunității și stakeholderilor relevanți, legile și reglementările locale.

CN APDM va realiza propria evaluare a tipurilor de poluare și factorilor care contribuie la poluare și va elabora eventual politici și planuri de gestionare suplimentare a poluării la nivelul întregului port. La acest moment, la nivelul CN APDM există proceduri operaționale privind preluarea diferitelor tipuri de deșuri generate de nave și intervenție în caz de poluare cu hidrocarburi a apelor Dunării.

Analiza și recomandările prevăzute pentru reducerea poluării sunt prezentate în două secțiuni:

- ▶ Tipurile comune de poluare
- ▶ Activitățile operaționale care poluează portul

### 6.2.1. Tipurile de poluare comune

În această secțiune s-a efectuat analiza tipurilor de poluare și s-au prevăzut recomandări pentru gestionarea acesteia.

Tipul de poluare	Considerente de bază	Recomandări
<b>Deversări / scurgeri de petrol</b>	Pot avea loc deversări accidentale de petrol cu impact major asupra zonelor de rezervare marină specială. Eventualele impacturi ale scurgerilor de petrol depind de tipul și cantitatea petrolului, localizarea scurgerii, condițiile hidrodinamice, proximitatea față de habitate și specii marine sensibile și, dacă este cazul, efectul reacției de urgență.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Planificarea gestionării deșeurilor portuare și montarea de instalații corespunzătoare de recepție a deșeurilor de petrol.</li> <li>▶ Elaborarea unui plan de urgență în cazul deversărilor de petrol, în conformitate cu reglementările și directivele europene și asigurarea unor reacții eficiente pentru a evita și a reduce efectele.</li> <li>▶ Identificarea zonelor în care utilizarea dispersanților nu prezintă risc sau riscul utilizării este redus și a zonelor cu caracteristici marine sensibile unde utilizarea acestora trebuie evitată sau utilizată doar în condițiile în care există risc ridicat de poluare cu petrol a sistemului acvatic.</li> <li>▶ Asigurarea operațiunilor de depoluare în vecinătatea comunităților sensibile de animale și plante, solicitarea de recomandări de la agențiile de mediu locale, dacă este cazul.</li> </ul>
<b>Gestionarea deșeurilor</b>	Gestionarea adecvată a deșeurilor este un alt aspect important al operațiunilor portuare conform Directivei-cadru UE privind colectarea, transportul, recuperarea și evacuarea deșeurilor. Aceasta impune tuturor Statelor membre să ia măsuri pentru a asigura recuperarea sau evacuarea deșeurilor fără a periclita sănătatea populației sau a afecta mediul înconjurător. Problemele specifice gestionării deșeurilor sunt asociate des cu materialele plastice, întrucât păsările și mamiferele se pot prinde în acestea și pot îngurgita plasticul.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reducerea și combaterea deversărilor ilegale și reducerea la minim a producției de deșeuri de către nave.</li> <li>▶ Consultarea cu clienții, agenții, operatorii, instituțiile de reglementare la elaborarea și implementarea planurilor/strategiilor de gestionare a deșeurilor.</li> <li>▶ Concentrarea pe valorificare și reciclare a deșeurilor, oricând este posibil.</li> <li>▶ Evacuarea la timp a deșeurilor pentru a reduce impactul asupra mediului.</li> <li>▶ Promovarea educației și conștientizării gestionării inteligente a deșeurilor.</li> <li>▶ Dezvoltarea instalațiilor de colectare a</li> </ul>

Tipul de poluare	Considerente de bază	Recomandări
		<p>deșeurilor de la nave.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Utilizarea acestor instalații într-un mod corespunzător, fără a afecta mediul înconjurător.</li> <li>▶ Îmbunătățirea comunicării între furnizori și utilizatorii instalațiilor de colectare a deșeurilor din port, prin dialog și consultări periodice.</li> <li>▶ Asigurarea unor răspunsuri prompte în cazul raportării unor cantități mari de deșeuri flotante.</li> <li>▶ Colectarea deșeurilor marine, în special a materialelor plastice, dacă se consideră necesar.</li> </ul>
<b>Poluarea cu sedimente</b>	<p>Poluarea cu sedimente este rezultatul dezvoltării industriale și reprezintă o problemă comună în porturile fluviale. Sedimentele contaminate de la diferite locații din amonte se transportă în bazinele portuare.</p>	<p>La elaborarea strategiei și planului de acțiune pentru gestionarea gestionării poluării cu sedimente, vor fi avute în vedere următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Distanța de la locul de origine al sedimentelor</li> <li>▶ Volumul de sedimente contaminate</li> <li>▶ Nivelul de concentrații chimice și toxicitate</li> <li>▶ Probabilitatea deplasării sedimentelor de la o locație la alta</li> <li>▶ Procesul de tratare a apei prin filtrarea sedimentelor</li> </ul>
<b>Deversări de apă reziduală de la ambarcațiuni de agrement</b>	<p>Impactul potențial depinde de numărul de nave, volumul apei reziduale, calitatea apei, temperatura, adâncimea, deplasarea mării și proximitatea speciilor sensibile.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Asigurarea instalațiilor terestre pentru pomparea apelor reziduale.</li> <li>▶ Încurajarea utilizării unităților sanitare terestre, evacuarea deșeurilor la instalațiile de pompare, cât mai departe de țărm posibil, în zone unde curenții puternici asigură dispersarea și diluarea.</li> <li>▶ Descurajarea/interzicerea deversării apelor reziduale atunci când aceasta ar putea</li> </ul>



Tipul de poluare	Considerente de bază	Recomandări
		periclita caracteristicile marine.
<b>Deversarea apei de balast</b>	Introducerea organismelor periculoase în apa de balast a navelor poate avea o serie de efecte negative asupra comunităților marine, unele nedetectabile.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Respectarea directivelor relevante și încurajarea navelor să se conformeze legislației. Se pot face propuneri de modificări legislative, după caz.</li> <li>▶ Informarea agenților locali și a navelor despre zonele unde trebuie evitată asimilarea apei de balast.</li> <li>▶ Încurajarea schimbării apei de balast în larg.</li> <li>▶ Descurajarea / interzicerea descărcării inutile a apei de balast în port și zona portului.</li> </ul>

### 6.2.2. Activități portuare cu impact negativ asupra mediului

În cele ce urmează sunt prezentați o serie de factori operaționali care contribuie la poluare și recomandări practice pentru reducerea efectelor poluării fiecărui factor contributor. CN APDM Galați va lua în calcul și negocierea unor contracte noi sau renegocierea contractelor existente de închiriere și/sau a altor acorduri comerciale în vederea implementării măsurilor recomandate de reducere a efectelor negative asupra mediului provenite din activitatea operatorilor de terminale.

Activități portuare cu impact asupra mediului	Recomandări
<b>Nave maritime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reducerea emisiilor de la ambarcațiunile portuare, prin programe de eficientizare și modernizare a motoarelor acestora.</li> <li>▶ Limitarea mersului în gol al navelor și remorcherelor prin instalarea facilităților de furnizare a energiei electrice la mal.</li> <li>▶ Impunerea obligativității ca navele să utilizeze motorină cu un conținut de sulf de 15 la 2.000 de părți la milion.</li> <li>▶ Crearea de stimulente sau promovarea controlului emisiilor la navele maritime.</li> </ul>
<b>Echipamentele de manipulare a mărfurilor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Casarea echipamentelor cu o vechime de douăzeci de ani sau mai mult și înlocuirea cu alte echipamente mai eficiente din punct de vedere energetic și eventual care funcționează cu combustibili alternativi, mai prietenoși cu mediul.</li> </ul>

Activități portuare cu impact asupra mediului	Recomandări
	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Adaptarea echipamentelor existente cu o vechime sub douăzeci de ani pentru a funcționa cu cea mai bună tehnologie disponibilă de control al emisiilor, inclusiv filtre cu particule de motorină (diesel particulate filters - DPFs) cu catalizatori NOx slabi (LNC) și, dacă nu este fezabil, cu catalizatori de oxidare a motorinei (diesel oxidation catalysts - DOCs).</li><li>▶ Trecerea la motorină mai curată, cum ar fi combustibil cu conținut scăzut de sulf, mai mic de 15 părți la milion.</li></ul>
<b>Camioane</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Susținerea programelor care încurajează modernizarea flotei, casarea camioanelor vechi și înlocuirea acestora cu camioane moderne cu emisii scăzute.</li><li>▶ Oferirea de stimulente pentru instalarea mijloacelor de control al poluării, inclusiv DPF cu LNC-uri sau, dacă nu este fezabil, cu DOC-uri.</li><li>▶ Utilizarea combustibililor alternativi, mai prietenoși cu mediul, cum ar fi emulsiile de motorină sau motorina cu conținut scăzut de sulf.</li><li>▶ Impunerea limitelor pentru mersul în gol sau instalarea mecanismelor de oprire automată.</li></ul>

### 6.2.3. Rezumatul constatărilor și recomandărilor

CN APDM va aborda sistemic dezvoltarea politicilor și planurilor de gestionare a riscurilor și poluării, inclusiv a proceselor de monitorizare și evaluare continuă a acestora. În timp apar modificări în mediul operațional și odată cu aceste modificări, nivelurile și tipurile de riscuri se modifică. De aceea monitorizarea și evaluarea trebuie realizate în permanență.

Se recomandă ca CN APDM să utilizeze o abordare structurată și progresivă, alcătuită din următoarele etape:

- ▶ Evaluarea riscurilor:
  - Colectarea datelor și evaluarea sistemelor de gestionare actuale
  - Implementarea unui proces de identificare a riscurilor
  - Analiza riscurilor identificate
  - Evaluarea strategiilor existente de gestionare a riscurilor și dezvoltarea măsurilor noi
- ▶ Dezvoltarea unui sistem/plan de gestionare a riscurilor, alcătuit din următoarele:
  - Identificarea rolurilor și responsabilităților
  - Dezvoltarea sistemului de gestionare a riscurilor

- Dezvoltarea procedurilor operaționale specifice
- Auditarea periodică și actualizarea sistemului
- Comunicarea cu părțile relevante

Totodată, CN APDM va întreprinde o evaluare individuală a tipurilor și a factorilor de poluare și va elabora politicile și planurile de gestionare.

CN APDM va lua în calcul implementarea următoarelor soluții:

- ▶ Susținerea programelor care încurajează modernizarea navelor, echipamentelor și a altor caracteristici mecanice.
- ▶ Limitarea perioadelor de mers în gol.
- ▶ Elaborarea planurilor de urgență pentru diverse cazuri de poluare.
- ▶ Stabilirea unor măsuri și proceduri pentru diminuarea efectelor/ depoluare.

#### 6.2.4. Măsurile de acțiune pentru gestionarea riscurilor și poluării

Nr.	Acțiune	Partea responsabilă
1	Revizuirea cadrului legislativ pentru gestionarea riscurilor și poluării: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Convențiile/acordurile internaționale</li> <li>▶ Cadrul legislativ național</li> <li>▶ Hotărârile regionale</li> <li>▶ Hotărârile locale</li> </ul>	CN APDM
2	Revizuirea și consolidarea planurilor existente privind prevenirea și gestionarea poluării/riscurilor.	CN APDM
3	Elaborarea strategiei și a planului de implementare pentru gestionarea poluării/ riscurilor prin consultarea stakeholderilor relevanți, cum ar fi: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Agenții de mediu și comunitatea din zona Portului</li> <li>▶ Liniile de transport maritim</li> <li>▶ Alți actori relevanți din lanțul de transport</li> <li>▶ Instituții guvernamentale</li> </ul>	CN APDM, persoanele interesate și reprezentanții acestora, alte instituții guvernamentale.
4	Crearea unui mecanism de monitorizare și evaluare a implementării.	CN APDM
5	Comunicarea strategiei și planului de implementare către Comunitatea Portuară și alte persoane interesate.	CN APDM

## 7. Implementarea Sistemului Port Comunitate (Port Community System)

În cadrul analizei situației existente a identificat anumite deficiențe în ceea ce privește sistemele informatice utilizate la nivelul Portului Galați precum:

- ▶ Fluxurile de informații între membrii comunității portuare nu sunt computerizate.
- ▶ Nu există o bază de date statistică consistentă și accesibilă comunității portuare și altor entități interesate.
- ▶ Vama se confruntă în prezent cu probleme la accesarea sistemului RoRIS, ceea ce reprezintă un impediment major pentru cooperarea între autoritățile portului Galați.

Sistemul Port Comunitate (PCS) este o soluție globală care are rolul de a gestiona fluxurile de trafic din porturi prin sisteme informatice. Obiectivul acestei secțiuni este de a oferi o înțelegere asupra beneficiilor oferite de un sistem PCS, modul în care acesta se implementează și care sunt bunele practici pe baza cărora Portul Galați poate implementa un astfel de sistem care ar susține dezvoltarea eficientă a Portului.

Capitolul detaliază aspectele-cheie ale unui PCS, prezintă și analizează Sistemului Port Comunitate al Portului Klaipeda și bunele practici ale *International Port Community Systems Association (IPCSA)*. Analiza se finalizează cu recomandări cheie pentru Portul Galați și cu definirea unui plan de acțiune pentru implementare.

Este important de menționat în acest context Directiva UE care solicită implementarea de către porturile europene a sistemelor de tipul *Single Window* în industria maritimă pentru navele care acostează în porturi. Directiva UE 2010/65 face referire la formalitățile de raportare pentru nave și stabilește ca până la 1 iunie 2015, toate statele membre UE trebuie să aplice și să poată utiliza rapoarte electronice prin sistemul *Single Window*. Obiectivul acestei directive UE este să asigure comunității de afaceri un proces simplificat și standardizat pentru transmiterea informațiilor de export și import către vamă și alte agenții guvernamentale implicate.

### Informații cheie referitoare la Sistemele Port Comunitate

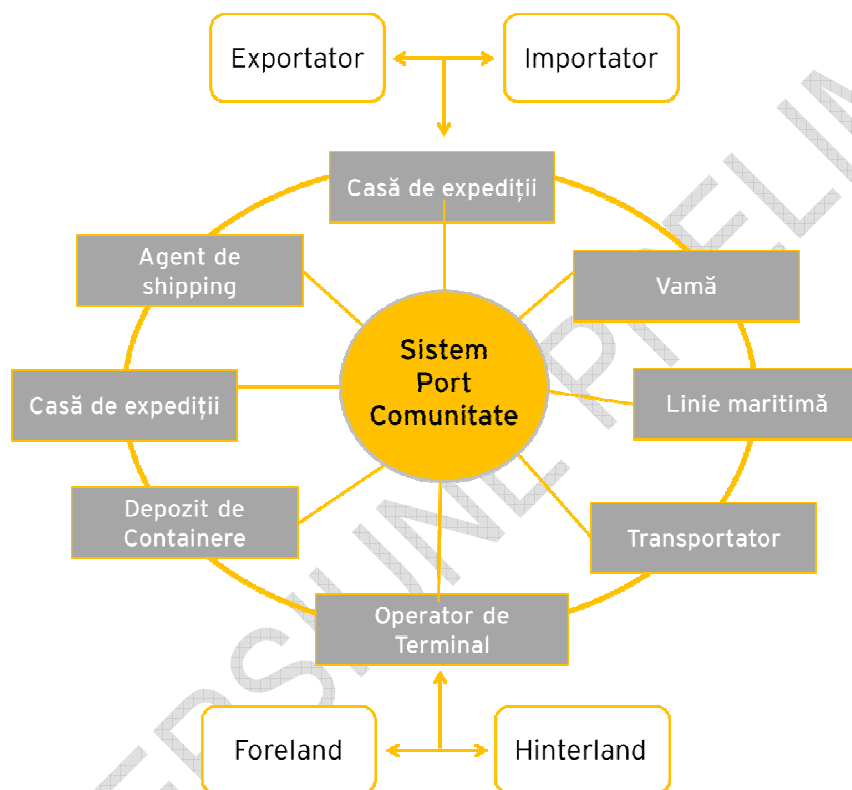
Odată cu integrarea continuă la nivel global a serviciilor de logistică și transport și intensificarea generală a schimburilor comerciale internaționale, porturile din jurul lumii devin supraîncărcate urmare a creșterii volumului și complexității fluxurilor de mărfuri.

Complexitatea este generată de factori diverși, precum dezvoltarea tehnologiei navelor (care pot transporta diverse tipuri de marfă), acordurile intra-naționale (legislația UE separată dea țărilor CIS) și tipurile diversificate de marfă (vrac, bunuri periculoase, produse chimice etc.). Pentru a crește volumul afacerilor, porturile desfășoară în mod constant activități de atragere a unor fluxuri diversificate de mărfuri. Există cerințe legislative care cer ca toate aceste tipuri de marfă să fie documentate separat, plasând o sarcină administrativă în plus asupra Comunității Portuare, dar și asupra liniilor maritime și transportatorilor de marfă.

Pentru gestionarea acestui proces complex între numeroasele părți implicate a fost elaborat conceptul de PCS care se poate defini ca o platformă electronică deschisă ce asigură schimbul computerizat și sigur de informații între autorități și entități private interesate pentru a îmbunătăți eficiența și poziția concurențială a comunităților din porturile maritime.

Obiectivul PCS este de a optimiza, gestiona și automatiza procesele portuare și logistice printr-o transmitere unică de date și prin conectarea lanțurilor de transport și logistică. Este important de menționat faptul că scopul unui PCS nu este în mod necesar crearea unor noi sisteme informatice pentru gestionarea activităților logistice, ci conectarea în mod eficient a bazelor de date existente și a sistemelor de management printr-un portal web și conversia diverselor formate. Figura de mai jos prezintă structura tipică a unui PCS.

**Figura 7 Structura standard PCS**



*Sursa: adaptată din „Geografia sistemelor de transport”, Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack, 2013, ediția a 3-a, New York: Routledge.*

Implementarea PCS creează oportunități de îmbunătățire a performanței serviciilor portuare, care se pot utiliza ulterior în promovarea Portului Galați. PCS poate lua diverse forme pentru a se adapta cerințelor specifice legislative, de infrastructură și operaționale, însă se pot distinge următoarele module standard:

- Modul de gestionare a navelor care acostează în port

- Oferă posibilitatea de a recepționa apelurile de acostare la dană și ancorare de către operatorii terminalelor și nave simultan, notificându-se în același timp autoritățile publice relevante. Concomitent pot primi cereri furnizorii de servicii portuare, cum ar fi operatorii de servicii de pilotaj și remorcaj.
- ▶ Modul de gestionare a manipulării containerelor
  - Presupune utilizarea aceluiși sistem operațional între operatorii terminalelor, transportatori și agențiile vamale astfel încât se accelerează efectuarea anumitor operațiuni precum cele pentru vâmuirea mărfurilor de import/export.
- ▶ Modul de gestionare a terminalelor
  - Oferă posibilitatea ca printr-un singur document electronic să se conecteze toate părțile implicate în mișcările de intrare și ieșire a mărfii pe poarta terminalului permițându-se astfel pregătirea completă a documentației la timp și într-un mod eficient și concentrarea resurselor pe activitățile specifice de bază de transport și manipulare a mărfurilor.
- ▶ Modul de gestionare a securității
  - Se poate realiza observarea în timp real și verificarea încrucișată de către autoritățile competente prin instalarea sistemului electronic și a infrastructurii necesare, cum ar fi camerele de filmat pentru recunoașterea mijloacelor de transport și a containerelor.
- ▶ Modul de gestionare a sistemului de tracking
  - Prin integrarea informatică este posibilă urmărirea mărfurilor încărcate în containere, asigurându-se astfel o mai bună gestionare a lanțului logistic și a utilizării activelor în Port.

Implementarea unui PCS este un proces complex, de durată, structurat în trei etape majore:

- ▶ Identificarea și dezvoltarea sistemelor IT
  - Primul pas se referă la stabilirea împreună cu utilizatorii-cheie portuari a sistemelor IT pentru deservirea procedurilor standard și repetitive prin intermediul documentelor digitale. Acestea includ manifestul cargo, declarațiile vamale, cererile de acostare și raportarea bunurilor periculoase.
- ▶ Dezvoltarea Sistemului Port Comunitate
  - În urma dezvoltării sistemelor IT, devine posibilă implementarea PCS cuprinzând informații esențiale precum cele referitoare la transportul maritim și distribuție a mărfii pe uscat. Pot fi integrate diverse entități cum ar fi case de expediție și alte firme de transport care organizează distribuția mărfurilor.
- ▶ Sistemul Port Comunitate extins
  - Odată implementate modulele de bază ale unui PCS și adoptate în mod efectiv de utilizatorii portuari, următorul pas este identificarea metodelor de îmbunătățire a calității sistemului prin automatizarea și digitalizarea completă a documentelor, astfel încât toate tranzacțiile să aibă loc într-un mediu electronic și să poată fi eliminate în totalitate documentele pe suport de hârtie. Rezultatul final îl reprezintă integrarea completă a fluxului de informații de-a lungul lanțului logistic.

Managementul și operarea PCS sunt realizate de Operatorul Sistemului care poate fi o organizație publică, privată, sau public-privată ce are ca obiect principal de activitate gestionarea sistemului. Unul

dintre aspectele-cheie pentru implementarea și funcționarea PCS îl reprezintă constituirea unui grup alcătuit din reprezentanți ai diverselor părți interesate interne și externe comunității portuare și logistice care să asigure coordonarea și crearea contractelor de furnizare servicii (*Service Level Agreements*) cu utilizatorii PCS pentru a gestiona schimbul electronic de informații.

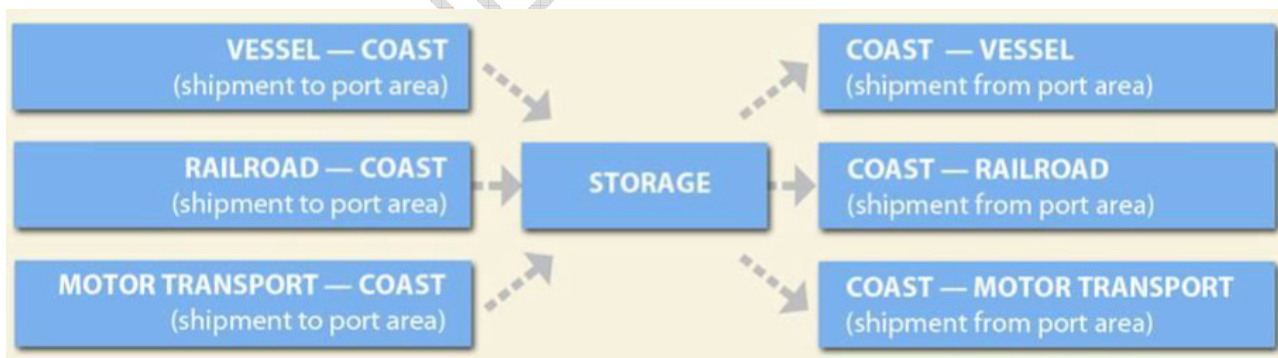
### Sistemul Port Comunitate utilizat în Portul Klaipeda

Sistemul Informatic al Comunității Portului Klaipeda (*Information System for Port of Klaipeda Community - KIPIS*) este PCS implementat care supraveghează toate activitățile și procesele comunității portuare. Sistemul este proiectat în mod specific pentru societățile și autoritățile implicate în transporturile de mărfuri prin Portul Klaipeda și integrează o gamă largă de entități:

- ▶ Peste 60 de armatori
- ▶ Peste 200 de case de expediție
- ▶ Transportatorul feroviar național „Căile Feroviare Lituanieni”
- ▶ Vama lituaniană
- ▶ Centrul Medical al Portului Klaipeda
- ▶ Serviciul Veterinar de Frontieră de Stat și Transport
- ▶ Serviciul de Pază a Frontierei de Stat
- ▶ Departamentul de Pescuit (în cadrul Ministerului Agriculturii)
- ▶ Autoritatea Portului Maritim de Stat Klaipeda

Implementarea KIPIS a permis părților interconectate să comunice eficient și să proceseze cererile relevante. Diagrama de mai jos descrie modelul de operare al KIPIS.

**Figura 8 Modelul PCS utilizat în Portul Klaipeda**



Aplicarea KIPIS a permis Portului Klaipeda să simplifice operațiunile portuare, să accelereze operarea fluxurilor de mărfuri și să sporească eficiența și competitivitatea Portului. Implementarea acestuia a ajutat în mod specific la rezolvarea următoarelor probleme și constrângeri:

- ▶ Un volum mare de documente (peste 40) pe suport de hârtie.
- ▶ Solicitarea aceluiași set de date în mod repetat prin diferite documente.
- ▶ Depunerea documentațiilor în formă fizică la diferite autorități.

- ▶ Diferite mecanisme de schimburi de date.
- ▶ Întârzieri în colectarea informațiilor.
- ▶ Lipsa statisticilor de trafic.

Mecanismul specific prin care s-au înlăturat aceste constrângeri a fost integrarea PCS în sistemele informatice utilizate de autorități și operatori privați. S-au utilizat diverse sisteme informatice de către părțile implicate, cum ar fi cel folosit de Căile Ferate Lituanieni, cel de analiză a riscurilor vamale și a declarațiilor vamale și sistemul de gestionare a circulației portuare. Operatorul PCS al Portului Klaipeda are ca activități comerciale de bază:

- ▶ Schimbul de documente electronice.
- ▶ Depozitarea centrală a documentelor electronice.
- ▶ Corelarea între documentele electronice.
- ▶ Stabilirea fluxului de lucru prin integrarea regulilor comerciale.
- ▶ Aprobarea operațiunilor navelor și mărfurilor.
- ▶ Monitorizarea balanței mărfurilor în zona portuară.
- ▶ Controlul bunurilor aflate în depozitare temporară.
- ▶ Elaborarea de statistici de trafic.
- ▶ Aplicarea principiului *Single Window*.

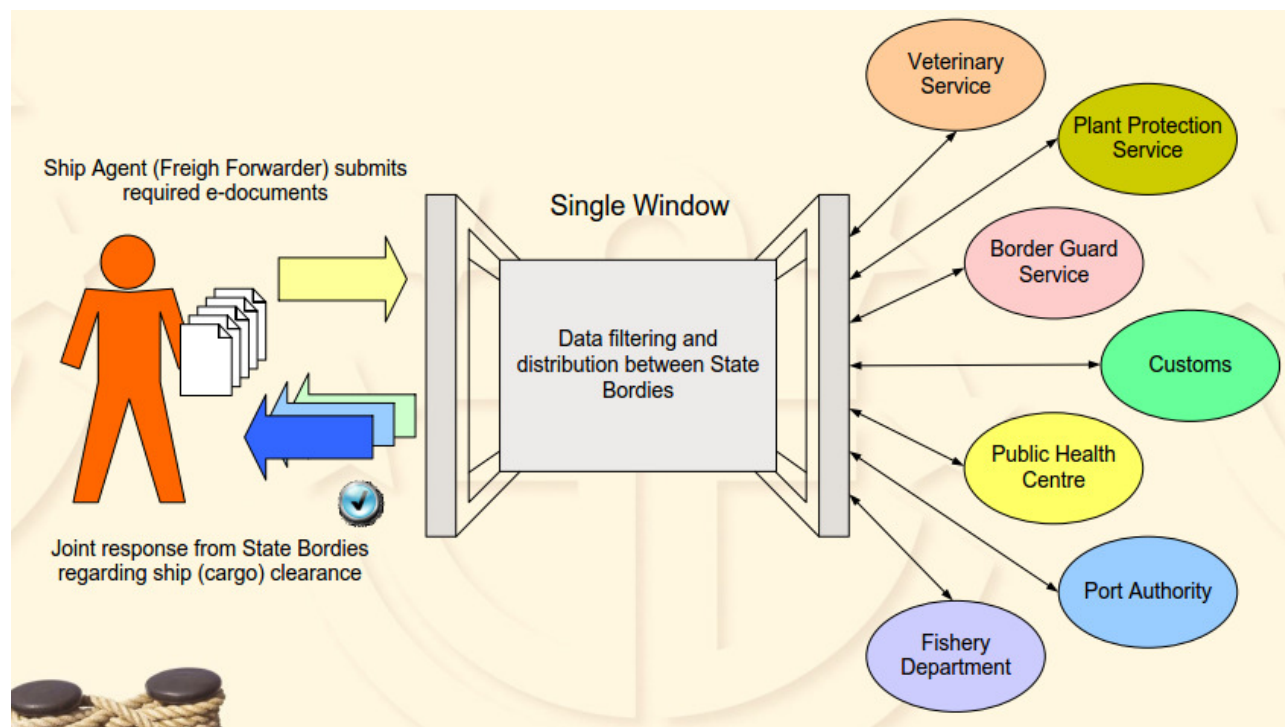
Prin simplificarea activităților operaționale desfășurate în Portul Klaipeda s-au obținut următoarele beneficii:

- ▶ Pentru autorități:
  - ▶ Îmbunătățirea calității serviciilor.
  - ▶ Analiză fiabilă a riscurilor.
  - ▶ Optimizarea resurselor umane.
  - ▶ Creșterea siguranței publice.
- ▶ Pentru operatorii de terminal/ transport:
  - ▶ Reducerea duratei inspecției fizice a mărfurilor.
  - ▶ Reducerea timpului necesar pentru desfășurarea activităților de către operatorii portuari.
  - ▶ Crearea unor avantaje competitive ale portului care au condus, pe lângă eficientizarea operațiunilor existente, la creșterea traficului portuar.

Un aspect semnificativ îl reprezintă asigurarea, conform directivelor UE, a conceptului *Single Window* care are rolul principal de a automatiza fluxul de documente către toate părțile implicate. Acesta este un proces complex și integrat și variază de la port la port în funcție de cadrul legislativ și activitățile desfășurate. Conceptul utilizat în Portul Klaipeda este prezentat grafic în cele de urmează.



**Figura 9** Reprezentarea grafică a aplicării PCS a Portului Klaipeda



### Asociația Internațională a Sistemelor Comunității Portuare (International Port Community Systems Association - IPCSA)

IPCSA, cunoscută anterior ca Asociația Europeană a Sistemelor Comunității Portuare este constituită în prezent din 24 de membri care operează în porturi și manevrează în total peste 90 de milioane de TEU-uri și 2,5 miliarde de tone de marfă anual. Se estimează că membrii asociației manipulează aproximativ 70% din volumele totale de transport maritim ale UE și gestionează zilnic peste 10 milioane de mesaje electronice. Practica globală a IPCSA și beneficiile înregistrate pe plan internațional de porturile membre după implementarea unui PCS evidențiază următoarele bune practici în etapa de implementare a sistemului:

- ▶ Utilizarea infrastructurii IT existente.
- ▶ Reutilizarea informațiilor administrative în scopuri operaționale.
- ▶ Respectarea confidențialității informațiilor utilizatorilor.
- ▶ Conștientizarea relațiilor și responsabilităților comerciale și adaptarea sistemului în funcție de acestea.

- ▶ Măsurarea impactului comercial, propunerea unor planuri fezabile acceptabile de viitorii utilizatori, precum și luarea în considerare a caracteristicilor operaționale specifice ale porturilor și stadiul actual al proceselor și tehnologiilor. Cu alte cuvinte, procesul de implementare al unui PCS este de tipul *bottom-up*, fiind conceput plecând de la necesitățile utilizatorilor.

În implementarea oricărui PCS aspectele legislative și comerciale din țara/ regiunea în care se află portul influențează structura și funcțiile acestuia, astfel încât dezvoltarea unui sistem și a unei metodologii standard este practic imposibilă. Cu toate acestea, IPCSA a elaborat un plan în 12 etape pentru a îndruma porturile să creeze și implementeze propriul sistem PCS; acestea sunt descrise în tabelul de mai jos.

Etapa	Acțiune	Raționament
1	Crearea unei înțelegeri comune a PCS la nivelul Comunității portuare	Pentru a începe dezvoltarea unui Sistem Port Comunitate, este esențial să se stabilească o înțelegere comună a ceea ce este un PCS și care este rolul acestuia în cadrul Comunității Portuare.
2	Promovarea conceptului la nivelul Comunității portuare prin prezentarea beneficiilor multiple generate de utilizarea unui astfel de sistem	Motivale care stau la baza implementării sunt în mod tradițional: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reducerea ineficiențelor în operațiunile portuare.</li> <li>▶ Facilitarea fluxurilor electronice de date.</li> <li>▶ Integrarea și obținerea conformării cu Directivele naționale și UE.</li> <li>▶ Facilitarea electronică a schimburilor comerciale</li> <li>▶ Reducerea întârzierilor în mișcările mărfurilor.</li> <li>▶ Fluidizarea operațiunilor pentru membrii Comunității Potuare.</li> </ul>
3	Inițierea dezvoltării PCS	Inițierea dezvoltării se realizează doar prin implicarea actorilor relevanți din cadrul comunității portuare, inclusiv autoritățile portuare, operatorii, agenții, liniile maritime, vama și alte agenții comerciale sau guvernamentale interesate. Este important să se rețină că factorii esențiali pentru succes sunt următorii: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Existența unei singure entități care să aibă rolul de coordonare a procesului, de integrare a actorilor relevanți din comunitate portuară și de luare a deciziilor independent de diferitele priorități ale celor implicați.</li> <li>▶ Identificarea modelului juridic și de operare, inclusiv a finanțării.</li> </ul>
4	Identificarea unuia sau mai multor „ambasadori” sau instituții-cheie care să promoveze PCS pe plan	Rolul ambasadorilor este de a obține o înțelegere a modului în care funcționează alte PCS și a modului în care aceasta se răsfrânge asupra situației locale. Acest aspect este foarte important pentru viitoarea integrare a diverselor companii/

Etapa	Acțiune	Raționament
	local/regional/internațional	entități, cum ar fi liniile maritime.
5	Comunicarea	<p>Doi dintre cei mai importanți factori în ceea ce privește comunicarea sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Informarea permanentă a tuturor părților implicate și interesate asupra stadiului implementării – de exemplu, porturi, ministere, linii maritime, operatori portuari, case de expediție, vama.</li> <li>▶ Utilizare unei abordări pe două direcții, solicitând opinii din partea viitorilor utilizatori și integrând sugestiile și informațiile primite din partea acestora.</li> </ul>
6	Identificarea proceselor care trebuie integrate în sistem	<p>Această etapă se implementează prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stabilirea proceselor de bază ale PCS.</li> <li>▶ identificarea ineficiențelor la nivelul proceselor existente și determinarea beneficiilor unei abordări electronice simplificate.</li> </ul>
7	Integrarea vamală	<p>Sistemul Single Window conectează, optimizează, și susține procesele comerciale de-a lungul lanțului logistic. Se va ține cont de următoarele aspecte în procesul de integrare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schimbările necesare în procedurile vamale.</li> <li>▶ Îndrumarea din partea Organizației Vamale Mondiale (World Customs Organization - WCO).</li> <li>▶ Obținerea de către operatori a statutului de Operatori Economicii Autorizați (Authorized Economic Operators - AEO).</li> </ul>
8	Integrarea aspectelor relevante ale cadrului juridic	<p>Va fi considerat cadrul juridic în care va funcționa PCS – de exemplu, legile de protecție a datelor, legile și directivele maritime, legile și procedurile vamale. Cadrul juridic al PCS trebuie să țină cont de reglementări, legislație și directive în context:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ internațional/mondial</li> <li>▶ european</li> <li>▶ al statelor membre</li> <li>▶ regional/local, de ex. reglementări municipale locale</li> </ul>
9	Administrarea PCS	<p>Următoarele aspecte trebuie avute în vedere și stabilite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Model – privat, public sau public/privat</li> <li>▶ Structura și tipurile de acțiuni/părți sociale</li> <li>▶ Finanțare</li> <li>▶ Guvernanță</li> </ul>

Etapa	Acțiune	Raționament
10	Constituirea grupurilor de dezvoltare	Identificarea persoanelor-cheie interesate și organizarea acestora în grupuri de lucru care au rolul de a oferi suport pentru dezvoltarea soluțiilor electronice.
11	Capitalizarea cunoștințelor existente cu privire la PCS	Se vor lua în considerare următoarele aspecte: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Diseminarea cunoștințelor și experienței.</li> <li>▶ “Importul” de cunoștințe de la porturi care au implementat deja PCS.</li> </ul>
12	Operarea pe termen lung	Pentru asigurarea sustenabilității PCS vor fi determinate: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sursele de venit pentru asigurarea mentenanței și dezvoltărilor ulterioare, precum: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Taxa de abonament anual sau lunar pe servicii sau pentru toate serviciile</li> <li>▶ Taxa pe cost unitar (tonaj, declarație vamală, TEU, baril, vas etc.).</li> <li>▶ Taxa pe utilizator.</li> </ul> </li> <li>▶ Identificarea opțiunilor de dezvoltare continuă.</li> <li>▶ Actualizarea sistemelor pentru a se alinia la reglementările și directivele internaționale, UE și naționale.</li> </ul>

### Concluzii și recomandări

PCS este o soluție globală care eficientizează procesul de gestionare a traficului din porturi cu ajutorul sistemelor informatice. PCS devine o parte esențială din eficiența și dezvoltarea Porturilor și reprezintă un efort de integrare pe care trebuie să îl întreprindă Portul Galați. Adaptarea acestui sistem în Portul Klaipeda a adus beneficii numeroase și semnificative prin procesarea centralizată și coordonată a activităților. Totuși, PCS sunt sisteme complexe și necesită o atenție semnificativă în proiectare și procesul de implementare. Acest fapt nu este cauzat numai de nivelul și cantitatea documentației care urmează să se transfere într-o bază computerizată, ci și de cerința de a stabili nivelul de integrare al părților și sistemelor aferente. Astfel, este important:

- ▶ Să se utilizeze infrastructura existentă, mai exact procesele și sistemele existente ca bază de implementare a PCS.
- ▶ Să se respecte confidențialitatea informațiilor comercianților și să se cunoască relațiile și responsabilitățile comerciale care trebuie identificate și gestionate cu atenție.
- ▶ Să se măsoare impactul comercial al implementării.
- ▶ Să se ia în considerare planul de acțiune în 12 etape prezentat de Asociația Sistemelor Comunității Portuare Internaționale ca bază a celor mai bune practici de implementare a PCS.

- ▶ Să se utilizeze serviciile terților în zone unde administrația Portului Galați nu dispune de expertiză suficientă. Acest fapt este important pentru a evita erori în elaborarea hărților de proces și a funcționalităților.

### Etapele de implementare a PCS

În continuare este prezentat planul de acțiune propus pentru implementarea Sistemului Port Comunitate pe baza bunelor practici.

Nr. crt.	Acțiune	Partea responsabilă
1	Analiza proceselor și stabilirea în detaliu a funcționalităților PCS	CN APDM
2	Obținerea informațiilor privind necesitățile operatorilor ce urmează să utilizeze sistemul.	CN APDM, operatorii-cheie ai PCS, cum ar fi vama, liniile de transport existente etc.
3	Stabilirea unui Operator PCS și a modului de organizare a acestuia	CN APDM, Ministerul Transporturilor
4	Realizarea contractelor de servicii cu utilizatorii existenți ai Portului Galați.	Operator PCS
5	Întocmirea specificațiilor tehnice pentru implementarea PCS.	CN APDM, consultanți externi
6	Dezvoltarea PCS și integrarea acestuia cu sistemele existente la nivelul Comunității Portuare	CN APDM, dezvoltatori sisteme IT, entități interesate

## **8. Dezvoltarea transportului public de pasageri pe căi navigabile interioare pe ruta Galați – Delta Dunării**

Obiectivul acestei secțiuni este de a prezenta direcții pentru dezvoltarea serviciilor de transport public de pasageri pe căi navigabile interioare, contribuind la realizarea obiectivului de dezvoltare a circulației de nave de pasageri între Galați și Delta Dunării până în 2035. Recomandările incluse sunt pregătite prin analiza bunelor practici utilizate în alte porturi pentru dezvoltarea serviciilor de transport pasageri pe căile navigabile interioare și a altor activități turistice aferente, precum și dezvoltarea cadrului necesar pentru implicarea mediului privat sau public.

### **Analiza de piață**

Una dintre cerințele principale pentru elaborarea unui plan de afaceri este ca acesta să fie fundamentat pe o analiză de piață, prin care se poate identifica potențialul de dezvoltare. În realizarea acestei etape, următoarele aspecte vor fi considerate pentru estimarea cererii potențiale pentru acest serviciu:

- ▶ Identificarea potențialelor rute de călătorie pentru pasageri și vehicule cu pasageri între portul Galați și localitățile din Delta Dunării.
- ▶ Identificarea cererii de servicii pe rutele de călătorie selectate:
  - Identificarea motivelor pentru călătoriile de pasageri (turism, transport public etc.).
  - Identificarea bazei de clienți potențiali care ar utiliza aceste rute pornind de la motivele identificate.
  - Identificarea frecvenței utilizării serviciilor de transport pasageri pe căile navigabile interioare pentru eșantionul de clienți identificat.

Următoarele activități pot fi întreprinse în vederea realizării analizei de piață:

- ▶ Efectuarea de sondaje
- ▶ Efectuarea de interviuri cu operatorii portuari actuali, linii de transport călători pe rutele identificate și agenții de turism din regiune
- ▶ Analiza destinațiilor turistice din apropiere
- ▶ Analiza activității de turism în regiune
- ▶ Analiza activității de promovare a turismului în regiune
- ▶ Analiza evoluției și perspectivelor turistice pe viitor în regiune
- ▶ Analiza potențialului de dezvoltare a regiunii, care ar rezulta în migrarea și creșterea populației.

Analiza poate fi realizată intern sau cu suport extern pentru activitățile pentru care Portul Galați nu deține competențe interne. Studiul de piață va evidenția oportunitatea dezvoltării unui astfel de servicii prin evidențierea necesităților și cererii de servicii, oferind baza necesară pentru deciziile care se vor lua pentru a asigura dezvoltarea eficientă a transportului de pasageri pe căile navigabile interioare prin Portul Galați.

### **Identificarea cerințelor de infrastructură**

Cerințele de infrastructură trebuie evaluate în corelație cu cererea de servicii identificate în cadrul studiului de piață. Va fi efectuată o evaluare pe baza răspunsurilor la următoarele întrebări cheie:

- ▶ Este infrastructura actuală suficientă pentru a susține traficul de pasageri prognozat?
- ▶ Ce infrastructură și investiție suplimentară este necesară și ce cost de investiții implică?

După analiza capacităților actuale ale infrastructurii de a deservi necesitățile pieței și identificarea cerințelor suplimentare de dezvoltare, se poate dezvolta modelul comercial în cadrul planului de afaceri.

### **Implicarea actorilor relevanți**

Dezvoltarea transportului de pasageri pe căile navigabile interioare pe rutele dintre Galați și localitățile din Delta Dunării este o activitate care necesită implicarea mai multor instituții. Acestea includ, dar nu se limitează la, municipalitatea Galați, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est și Autoritatea Națională pentru Turism. Aceste instituții trebuie implicate pentru adoptarea deciziilor pentru promovarea și dezvoltarea transportului de pasageri, și pentru co-participare, după caz, la:

- ▶ Finanțare, care poate fi sub formă de:
  - Asigurare directă a fondurilor pentru desfășurarea activităților comerciale, precum finanțarea infrastructurii, inclusiv a terminalului de pasageri sau finanțarea achiziției de nave de pasageri.
  - Subvenții, precum exonerări de la taxele pentru pasageri, pentru cheltuielile de transport (în primul rând pentru navele de pasageri), fiscale
  - Finanțare nerambursabilă pentru infrastructura
- ▶ Marketing
- ▶ Operațiuni

### **Organizarea procedurii de licitație**

După realizarea analizei de piață, a nevoilor de infrastructură și consultării cu principalii actori relevanți, se recomandă organizarea unei licitație publice pentru selectarea operatorului privat ce va desfășura operațiunile de transport pasageri pe anumite rute între Galați și Delta Dunării, pe o anumită perioadă de timp. În această etapă se recomandă să se efectueze o analiză pentru a stabili scenariul cel mai potrivit pentru ofertă. Se vor parcurge următoarele etape:

- ▶ Definirea structurii autorității contractante – CN APDM sau o asocieră de autorități contractante formate de exemplu din CN APDM și alte instituții publice relevante din județele Galați și Tulcea
- ▶ Elaborarea documentației de atribuire
- ▶ Definirea criteriului de atribuire a ofertei: cel mai scăzut preț, oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.
- ▶ Analiza cadrului juridic pentru asigurarea asistenței financiare necesare, sub forma de stimulente fiscale, subvenții etc.
- ▶ Analiza celui mai bun mecanism de asistență financiară și definirea perioadei de asistență pentru organizația care va desfășura activitățile comerciale.

### **Concluzii și recomandări**

Dezvoltarea transportului de pasageri pe căile navigabile interioare este în mare parte un model comercial cu implicații sociale și necesită dezvoltare pe termen lung. Asigurarea infrastructurii și a serviciilor necesare nu sunt singurii factori determinanți pentru a crea cererea necesară. Încurajarea pasagerilor să călătorească pe cale fluvială între Galați și Delta Dunării depinde, de asemenea, de factori suplimentari, cum ar fi atracțiile turistice. Se recomandă ca CN APDM și autoritățile relevante din județele Galați și Tulcea să întreprindă acțiuni concrete în vederea dezvoltării infrastructurii necesare (anume asigurarea condițiilor ca navele de pasageri să poată opera în porturile de pe rutele selectate) pentru a crește atractivitatea prestării unor astfel de servicii pentru pasageri, la un preț atrăgător. Se recomandă astfel următoarele acțiuni:

- ▶ Efectuarea unei analize de piață pentru a identifica cerere de transport de pasageri pe rutele dintre Galați și Delta Dunării.
- ▶ Evaluarea infrastructurii actuale și cerințelor pentru a satisface cererea de piață.
- ▶ Cooperarea cu actorii interesați, inclusiv autoritățile regionale și naționale, pentru a crea un cadru pentru promovarea transportului de pasageri.
- ▶ Elaborarea și lansarea licitației publice pentru selectarea operatorului privat ce va presta servicii de transport de pasageri.



### Plan de acțiune

La implementarea dezvoltării transportului de pasageri, trebuie întreprinse următoarele etape de acțiune.

Nr.	Acțiune	Entitatea responsabilă
1	Identificarea potențialului pieței.	CN APDM, celelalte instituții publice care ar putea face parte din asocierea de autorități contractante, partener extern care ar realiza analiza de piață
2	Identificarea necesităților de infrastructură necesare pentru a răspunde cerințelor pieței.	CN APDM
3	Stabilirea de întâlniri pentru a discuta cu părțile interesate relevante potențialul și modul de lucru în vederea dezvoltării acestor servicii.	CN APDM, municipalitatea Galați, Ministerul Dezvoltării Regionale, Agenția Națională de Dezvoltare a Turismului, celelalte instituții publice care ar putea face parte din asocierea de autorități contractante
4	Elaborarea documentației de atribuire	CN APDM sau asocierea de autorități contractante (dacă se va constitui), instituție de consultanță juridică
5	Revizuirea și discutarea ofertei cu părțile interesate.	CN APDM sau asocierea de autorități contractante, municipalitatea Galați, Ministerul Dezvoltării Regionale, Agenția Națională de Dezvoltare a Turismului
6	Lansarea licitației.	CN APDM sau asocierea de autorități contractante

## **9. Studiu de oportunitate pentru facilitarea condițiilor de acces pe Dunărea maritimă a navelor cu pescaj de până la 8 metri**

Acest proiect ce va contribui la dezvoltarea traficului pe Dunărea maritimă, va fi promovat de AFDJ care este responsabilă pentru asigurarea condițiilor de navigație în parteneriat cu CN APDM care este unul dintre beneficiarii ai condițiilor de trafic îmbunătățite pe acest sector al Dunării.

Studiul va include estimarea traficului suplimentar generat de o adâncime crescută la bara Sulina, precum și estimarea cheltuielilor de întreținere a adâncimii, având în vedere inclusiv tendința de colmatare care se poate accentua prin practicarea unor adâncimi crescute.

Studiul va presupune o amplă modelare hidraulică, incluzând transportul de aluviuni, pe sectorul de Dunăre studiat (Galați – Sulina). Analiza modelului va indica și soluțiile constructive pentru facilitarea accesului pe Dunărea maritimă a navelor cu pescaje de 8 m.

Va trebui analizat și traficul de nave în perspectiva necesității accesului navelor cu pescaj de până la 8 m: volum de trafic, partide de mărfuri, ritmicitate, mod de ambalare, unități de încărcătură, tipuri de nave, zone de piață, precum și corelațiile dintre aceste caracteristici. De exemplu, dacă ne referim la navele feeder, pescajul de 8 m este de interes în primul rând pentru navele portcontainere, întrucât celelalte tipuri de nave feeder au pescaje uzuale mai mici, având acces și în condițiile actuale ale barei Sulina.

Se recomandă elaborarea unui studiu pentru facilitarea condițiilor de acces pe Dunărea maritimă a navelor cu pescaj de până la 8 metri pe termen lung, în perioada 2028-2035.

## SECȚIUNEA 4 Prioritizarea proiectelor

Prioritizarea investițiilor s-a realizat pe baza unei analize multi-criteriale. Ierarhizarea proiectelor în funcție de aceste criterii permite o evaluare corectă și neutră a necesității implementării acestora precum și utilizarea într-un mod adecvat a resurselor disponibile.

Criteriile selectate vor fi utilizate doar pentru prioritizarea proiectelor de infrastructură, întrucât acestea nu sunt aplicabile și măsurilor suport. Măsurile suport sunt prezentate în ordinea importanței lor și prin urmare, a implementării. Pentru o parte dintre aceste măsuri implementarea poate începe și se poate derula simultan.

### 1. Metodologia de prioritizare a proiectelor de infrastructură propuse și rezultate

- 1) În prima etapă au fost selectate criteriile de prioritizare relevante pentru specificul proiectelor de infrastructură propuse, care sunt în conformitate cu cele aplicate la nivel european pentru evaluarea aplicațiilor de finanțare.
- 2) Pentru o evaluare detaliată a proiectelor, criteriile au fost împărțite în mai multe sub-criterii. Pentru fiecare sub-criteriu au fost aplicate ponderi (coeficienți de importanță). Aplicarea ponderilor a avut în vedere valorile aplicate pentru același tip de criterii în cadrul unor analize multi-criteriale similare.

#### Criteriile utilizate în procesul de prioritizare și coeficienții de importanță (%)

Nr. crt.	Criteriu	Sub-criteriu
1	Relevanță (25%)	1.1. Obiectivele și țintele proiectului sunt în concordanță cu obiectivele trasate la nivel european/național în ceea ce privește dezvoltarea transportului naval și al porturilor. (15%)
		1.2. Obiectivele și țintele proiectului sunt în concordanță cu obiectivele Planului Strategic de dezvoltare a portului Galați. (10%)
2	Sustenabilitate (40%)	2.1. <i>Rentabilitate economică</i> – proiectul se justifică din punct de vedere al impactului socio-economic? (30%)
		2.3. <i>Sustenabilitate de mediu</i> – impactul proiectului asupra mediului corespunde legislației în vigoare? (10%)
3	Maturitate (20%)	3.1. A fost elaborat studiu de fezabilitate / proiect tehnic / cerere de finanțare? (15%)
		3.2. S-au definit indicatori corespunzători pentru măsurarea progresului și performanței proiectului? (2,5%)
		3.3. Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării? (2,5%)

Nr. crt.	Criteriu	Sub-criteriu
4	Finanțare (15%)	4.1. Necesarul de finanțare pentru proiect în raport cu totalul resurselor disponibile alocate sectorului de transport naval prin programele europene și naționale este echilibrat prin comparație cu media din sector? (10%) 4.2. Investiția necesită cofinanțare de la bugetul de stat? (5%)

- 3) S-au acordat valori de la 1 la 10 pentru fiecare sub-criteriu, valoarea 10 reprezentând punctajul maxim.
- 4) Pentru a obtine scorul analizei multi-criteriale pentru fiecare proiect, s-a calculat media ponderată a valorilor alocate la punctul (3), utilizând ca ponderi coeficienții de importanță a fiecărui sub-criteriu, alocați la punctul (2).
- 5) Proiectele se vor prioritiza în ordinea descrescătoare a punctajului.

În cele ce urmează sunt prezentate proiectele de infrastructură, în ordinea prioritizării conform metodologiei descrise mai sus.

## Rezultatele procesului de prioritizare

Sub-criteriu	PROIECTE								
	Dragaje	Platforma Multimodală PBN	Terminal GNL	Terminal Ro-Ro PBN	Dana 21	Cereale&Mf generale Romportmet	Vrac&Mf Generale PBN	Dana 33	GaVic
Obiectivele și țintele proiectului sunt în concordanță cu obiectivele trasate la nivel european/național în ceea ce privește dezvoltarea transportului naval și al porturilor. (15%)	10	10	10	10	9	10	10	8	7
Obiectivele și țintele proiectului sunt în concordanță cu obiectivele Planului Strategic de dezvoltare a portului Galați. (10%)	10	10	10	10	9	10	10	8	8
<i>Rentabilitate economică</i> – proiectul se justifica din punct de vedere al impactului socio-economic? (30%)	10	10	10	10	10	10	9	9	9
<i>Sustenabilitate de mediu</i> – impactul proiectului asupra mediului corespunde legislației în vigoare? (10%)	10	10	10	10	10	10	10	10	10
A fost elaborat studiu de fezabilitate / proiect tehnic / cerere de finanțare? (15%)	9	10	7	0	0	0	0	0	0
S-au definit indicatori corespunzători pentru progresul, performanța și monitorizarea proiectului? (2.5%)	4	10	8	0	0	0	0	0	0
Există o structură de management de proiect identificată care răspunde de progresul implementării? (2.5%)	4	10	4	0	0	0	0	0	0
Necesarul de finanțare pentru proiect în raport cu totalul resurselor disponibile alocate sectorului de transport naval prin programele europene și naționale este echilibrat prin comparație cu media din sector? (10%)	10	6	9	9	9	7	8	9	8
Investiția necesită cofinanțare de la bugetul de stat? (5%)	9	6	9	9	9	7	9	9	8
<b>SCOR Analiză Multi-Criterială</b>	<b>9.50</b>	<b>9.40</b>	<b>9.20</b>	<b>7.85</b>	<b>7.60</b>	<b>7.55</b>	<b>7.45</b>	<b>7.05</b>	<b>6.75</b>

## 2. Calendar de implementare proiecte de infrastructură

Toate activitățile desfășurate până în prezent de la analiza situației existente, elaborarea studiului de trafic, a analizei SWOT, definirea obiectivelor generale și specifice ale Planului Strategic, identificarea proiectelor de infrastructură și a măsurilor suport necesare pentru îndeplinirea obiectivelor și până la ierarhizarea acestor proiecte, trebuie privite în contextul fondurilor disponibile pentru implementarea proiectelor.

După cum se precizează în strategia de finanțare a Planului Strategic, implementarea proiectelor de investiții propuse se va baza în special pe sursele de finanțare nerambursabilă puse la dispoziție României prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 și Connecting Europe Facility.

Conform Planului Financiar al Master Planului General de Transport (MPGT), sectorul de transport naval (porturi și căi navigabile) are o alocare de 324 milioane EUR pentru perioada 2014-2020 și 732 milioane EUR pentru 2021-2030. Alocările au avut la bază angajamentul Guvernului României față de Comisia Europeană cu privire la alocarea unui procent anual de 2% din PIB pentru sectorul de transport și repartizarea acestuia pe moduri de transport rezultată din calculele efectuate în cadrul MPGT. Suma aferentă perioadei 2014-2020 include fondurile europene nerambursabile puse la dispoziție prin POIM 2014-2020 (din Fondul de Coeziune și Fondul European de Dezvoltare Regională) și prin Connecting Europe Facility dar și fondurile publice naționale pentru acoperirea cofinanțării și susținerea proiectelor finanțate doar din surse publice. Pentru perioada 2021-2030 s-a făcut o estimare având la bază prognozele creșterii PIB, alocarea în continuare a unui procent de 2% din PIB pentru sectorul de transport și ipoteze similare privind disponibilul din fonduri europene nerambursabile și privind alocarea pe moduri de transport.

Valoarea totală a proiectelor de infrastructură incluse în Planul Strategic de dezvoltare a portului Galați este de 305 milioane EUR, la care se adaugă studiul de fezabilitate pentru reducerea colmatării în portul Galați, în valoare de 2 milioane EUR (se intenționează finanțarea acestui studiu prin POS-T 2007-2013). Precizăm că valoarea estimată a proiectelor pentru care nu a fost elaborat studiu de fezabilitate/prefezabilitate nu include costul elementelor de suprastructură. Prin urmare, valoarea elementelor de suprastructură aferentă respectivelor proiecte nu este inclusă în cele 305 milioane EUR. Includerea acestui cost ar mări considerabil valoarea totală estimată a investițiilor.

Chiar și în aceste condiții, se poate observa că necesarul pentru proiectele de infrastructură propuse pentru portul Galați este foarte apropiat de valoarea alocată întregului sector de transport naval din România (ce include atât porturile cât și căile navigabile) pentru perioada 2014-2020. Prin urmare, proiectele au fost repartizate pentru implementare pe termen scurt, mediu și lung, ținând cont de prioritizarea prezentată în capitoul anterior, fondurile nerambursabile alocate sectorului naval, posibilitățile de etapizare a unor investiții, de atragere capitaluri private și de finanțare a unor investiții din fonduri publice.

### Calendar de implementare proiecte de infrastructură

Nr. crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (EUR)	Termen scurt (2015-2020)	Termen mediu (2021-2027)	Termen lung (2028 - 2035)	Observatii
1	Determinarea cantităților de material solid depus la danele portului Galați, evaluarea soluțiilor de îndepărtare a depunerilor și posibilități de reducere a fenomenului de depunere	2,000,000	2,000,000	0	0	Proiectul presupune elaborarea unui Studiu de Fezabilitate și se intenționează finanțarea acestuia prin POS-T 2007-2013.
2	Platformă multimodală Galați - Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi	119,270,000	119,270,000	0	0	Costul include atât elemente de infrastructură cât și de suprastructură
3	Dezvoltarea unui terminal de Gaz Natural Lichefiat	44,700,000	27,300,000	17,400,000	0	Costul include atât elemente de infrastructură cât și de suprastructură. Investiție etapizată: - Etapa I: instalarea a 4 rezervoare SPT - Etapa II: instalarea a încă 4 rezervoare SPT
4	Dezvoltarea unui terminal de Ro-Ro în Portul Bazinul Nou	32,500,000	32,500,000	0	0	Costul include doar elementele de infrastructură
5	Reabilitare infrastructură portuară, dana 21 din portul Comercial	4,130,000	4,130,000	0	0	Costul include doar elementele de infrastructură
6	Terminal de cereale și mărfuri generale în portul Mineralier, prin conversia unora dintre danele existente	44,700,000	15,000,000	29,700,000	0	Costul include doar elementele de infrastructură. Investiție etapizată: - Etapa I: danele 9-10 și drumul de acces - Etapa II: danele 13-16 și calea ferată
7	Dezvoltarea unui terminal de vrac solid și mărfuri generale în Portul Bazinul Nou	39,100,000	0	39,100,000	0	Costul include doar elementele de infrastructură
8	Modernizare dana 33 din Portul Docuri	9,200,000	0	9,200,000	0	Costul include doar elementele de infrastructură
9	Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare și valorificare turistică	11,400,000	0	0	11,400,000	Costul include doar elementele de infrastructură
<b>TOTAL</b>		<b>307,000,000</b>	<b>200,200,000</b>	<b>95,400,000</b>	<b>11,400,000</b>	

---

**ANEXE Fișe de proiect**

VERSIUNE PRELIMINARĂ



## ANEXA 1 – Fișă de proiect “Platformă multimodală Galați - Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>  <i>(in conformitate cu precizarile din Studiul de fezabilitate pentru „Platformă multimodală Galați – Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi”, întocmit de SGKV în Octombrie 2014)</i>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Terminal multimodal în portul Bazinul Nou</b> (Platformă multimodală Galați – Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi)	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Modernizare</b>	
A.3. Orizont de implementare	Termen scurt: <b>2015-2020</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	Dezvoltarea platformelor multimodale și a conexiunilor cu hinterlandul, în scopul atragerii unui trafic de 10 mil. tone / an, prin specializarea portului în manipularea de containere și mărfuri vrac/generale.	
B.2. Obiective specifice	Proiectul își propune îndeplinirea următoarelor obiective specifice: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ creșterea capacității operaționale</li> <li>▶ îmbunătățirea conexiunii multimodale a operațiunilor de transport naval în portul Galați</li> <li>▶ îmbunătățirea fluxurilor de marfă dintre Marea Neagră și țările interioare din Europa Centrală, între Europa de Est și de Vest</li> <li>▶ realizarea unei conexiuni eficiente între portul Galați și principalele</li> </ul>	

- fluxuri de transport intermodal ale Europei și atragerea de volume de marfă importante spre această zonă
- ▶ stabilirea de facilități pentru încărcare și transbordare
  - ▶ îmbunătățirea accesului în Portul Galați, ca port fluvial, prin facilitarea accesului și transbordării între portul fluvial și căile ferate/rutiere
  - ▶ îmbunătățirea infrastructurii de bază actuale, prin dragaje, un cheu vertical nou, echipamente pentru transbordare adaptate pentru operații multimodale
  - ▶ dezvoltarea unui terminal cu ieșire la apă, inclusiv a spațiilor de depozitare a unităților de încărcătură și de manipulare a unităților de încărcătură goale
  - ▶ îmbunătățirea accesului general rutier/feroviar la Portul interior Galați prin intermediul noii infrastructuri rutiere, modernizarea facilităților de acces existente ale portului și modernizarea stației de triaj CF conectate la port
  - ▶ includerea de noi tehnologii de informație și comunicare, pentru facilitarea procedurilor de exploatare

### C. Business Case/ Justificarea proiectului

#### C.1. Necesitatea promovării proiectului

Problemele identificate în Master Planul General de Transport al României privind lipsa facilităților intermodale în portul Galați, dar și includerea portului Galați pe lista porturilor pre-identificate din Anexa I la Regulamentul UE nr. 1316/2013, în care este indicată „dezvoltarea platformelor multimodale și a conexiunilor cu hinterlandul” au determinat administrația portului Galați să ia inițiativa pentru dezvoltarea unui terminal intermodal în Portul Bazinul Nou.

Datorită poziției sale pe fluviul Dunărea și poziției sale strategice ca placă turnantă către țări precum Republica Moldova, Ucraina și către cele care au conexiune la Marea Neagră precum Turcia și Grecia, zona propusă pentru amplasare se dovedește a fi ideală pentru realizarea conexiunii între navigația interioară, transportul rutier și cel feroviar.

Datorită conexiunilor la rețelele de drumuri, căi ferate și căi navigabile interioare, amplasamentul are un potențial multiplu pentru serviciile ulterioare de transport, în special transportul internațional continental multimodal în cazul în care se modernizează pentru a satisface nevoile pieței.

Oportunitatea de a crea și promova o infrastructură multimodală, integrând mai multe moduri de transport (fluvial, maritim, rutier, cale ferată) într-o singură locație, va reprezenta o soluție tehnică funcțională și organizatorică care va răspunde următoarelor cerințe:

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Elimină blocajele și discontinuitățile – operând ca o platformă multimodală, terminalul multimodal îmbunătățește substanțial serviciile portuare în două moduri:<ul style="list-style-type: none"><li>– Interconexiunea feroviară între Federația Rusă, prin Ucraina și Uniunea Europeană este facilitată de existența ambelor tipuri de cale ferată (cu ecartament larg și normal)</li><li>– Instalarea de facilități multimodale va elimina decalajele privind transportul între Europa Centrală și regiunea Mării Negre (în special Turcia și Grecia) unde în prezent cea mai mare parte a transportului de marfă se realizează cu mijloace auto.</li></ul></li><li>▶ Permite interoperabilitatea feroviară, de exemplu prin îmbunătățirea condițiilor de trafic în sectoarele transfrontaliere – conectând țări cu deschidere la M. Neagră, Moldova și Rusia la Europa de Vest, creând o placă turnantă pentru volumele multimodale într-o poziție centrală, cu granițe diferite și două sisteme feroviare diferite. Prin îmbunătățirea echipamentelor și a întregii infrastructuri, facilitează optimizarea tuturor modurilor de transport, face procesul de transbordare mai rapid, mai sigur și deci mai atractiv din punct de vedere economic.</li><li>▶ Facilitează integrarea și interconectarea modurilor de transport / creșterea interoperabilității serviciilor de transport prin crearea unui centru de transbordare multimodal viabil pentru modurile de transport rutier, feroviar și fluvio-maritim. Actualmente, nu există nicio infrastructură de transport multimodal în regiune, de aceea interconexiunea între cele trei moduri de transport creată la Galați va rezolva un blocaj grav, în special prin includerea macaralelor adecvate și a semi-remorcilor ca unități multimodale de încărcare în funcționarea terminalului (loc de parcare, echipamente).</li></ul>
C.2. Descrierea proiectului	<p>Proiectul constă în dezvoltarea unei platforme multimodale pentru transbordarea unităților de transport intermodal între căi ferate, drumuri și căi navigabile interioare cu accent pe transportul feroviar și pe căi navigabile interioare.</p> <p>Amplasamentul a fost propus în portul Bazinul Nou, care dispune de cheuri mixte fluviale și maritime și de un sistem feroviar comun atât țărilor din Europa cât și din CIS și în plus are avantajul de a se afla în apropierea Zonei Libere Galați.</p> <p>Amplasamentul ales are acces direct la sistemul rutier național și internațional prin E87 / E 584.</p> <p>Rețeaua permite tranzitul atât al mărfurilor obișnuite cât și al celor speciale (cu greutate/gabarit depășite) și este conectată la rețeaua de drumuri din România, fiind astfel în legătură cu toate țările europene.</p> <p>Șoseaua de centură a orașului are o singură bandă/sens și trece prin oraș.</p> <p>Situația actuală a accesului în amplasament este următoarea:</p>

### **Cale ferată**

Lungimea totală în cadrul amplasamentului: 6.474 m, din care:

- ▶ 1.717 m căi ferate pentru recepție /expediție
- ▶ 4.257 m fronturi pentru încărcare /descărcare
- ▶ 500 m de căi ferate cu ecartament larg pentru încărcarea/descărcarea vagoanelor CIS

Triajul vagoanelor în zona portuară se face utilizând propriul echipament

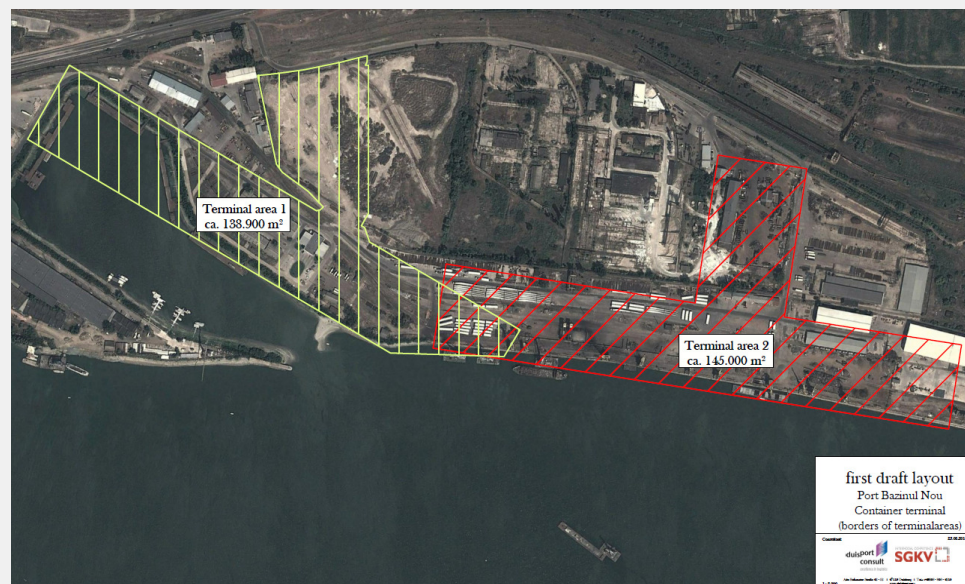
### **Cale navigabilă**

- ▶ Accesibilitate pentru barje, nave maritime și fluviale cu o capacitate maximă de 15.000 tdw (capacitatea totală și pescajul acestora depind de pescajul maxim permis la intrarea în canalul Sulina);
- ▶ 8 dane cu o lungime de 110 m fiecare, dintre care 3 sunt situate în Zona Liberă
- ▶ 2 dane cu o lungime de 105 m fiecare sunt situate în bazinul portuar

În studiul de fezabilitate deja elaborat, s-au studiat două scenarii de amplasare a terminalului, fiind recomandat scenariul corespunzător zonei nr. 1, cu următoarele specificații:

- ▶ necesita extinderea spre nord a spațiilor portuare și utilizarea fie a spațiilor nefolosite, fie a spațiilor care nu sunt în prezent folosite pentru operațiuni portuare
- ▶ executia nu ar perturba operațiunile portuare care sunt în curs de desfășurare în prezent.
- ▶ unele clădiri folosite în prezent ca depozite de marfuri vrac ar trebui dezafectate
- ▶ necesita lucrări de terasamente în bazinul portuar (dragaje și umpluturi)
- ▶ necesita executia unui cheu vertical
- ▶ sunt asigurate accese feroviare și rutiere (prin nord)
- ▶ suprafața ocupată ar fi de 139.000 mp
- ▶ costurile totale de executie (estimate preliminar) ar fi de 120 mil. EURO

VERSIA



Sursa: Studiul de fezabilitate pentru „Platformă multimodală Galați – Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi“

Criteriul de alegere a scenariului a fost eficiența economică și eficiența utilizării structurilor și a echipamentelor existente, respectiv criteriile: constructiv, tehnic și funcțional.

Motivele pentru care a fost selectat acest scenariu sunt următoarele:

- ▶ poate asigura capacitatea preconizată de 300.000 TEU/an la sfârșitul perioadei de 25 ani de exploatare
- ▶ deși are dimensiuni, elemente constructive, costuri similare și facilitează același gen de operațiuni portuare cu cele previzionate în scenariul corespunzător Zonei 2 de amplasare, poate asigura crearea de noi teritorii de depozitare în zona bazinului portuar și nu aduce perturbări în activitatea actuală a portului
- ▶ dezvoltarea este propusă într-o zonă care în prezent este folosită sub capacitate

Obiectele care compun investiția sunt:

1. Cheul vertical are aproximativ 900 m lungime și se va realiza printr-o modernizare și o extindere a suprafeței bazinului prin execuția de umpluturi (investiție suportată de CN APDM).
2. Infrastructura rutieră pentru accesul la terminal se va reconstrui, inclusiv un sens giratoriu pentru o circulație sigură și fluentă (investiție suportată de CN APDM)
3. Zona de triaj CF, la vest de port, cu 10 linii CF de lungime între 708 m și 763 m, conectează portul la liniile de cale ferată. Două dintre șine au ecartamentul de 1.524 mm (existent), în timp ce celelalte opt (noi) sunt

de 1.435 mm (investiție suportată de CN APDM)

4. Platformă 60.000 m<sup>2</sup> dotată cu patru macarale pentru manipularea terminalului, dintre care două sunt folosite pentru operații nava-sol (STS), iar celelalte două (transtainere montate pe cale de rulare) realizează transbordarea unităților de încărcare între calea ferată și calea rutieră. În interiorul zonei terminalului, sunt prevăzute cinci șine (cu caracteristica de ecartament dublu integrat sau „simultan”, pentru a face legătura între ecartamentul european și cel rusesc, făcând terminalul accesibil pentru ambele lățimi) (investiție suportată de Operator).
5. O poartă de intrare-ieșire cu platformă pentru manipularea camioanelor (investiție suportată de Operator)
6. O zonă de extindere, folosită ca spațiu de depozitare suplimentar, în special pentru semi-remorci ca unități de încărcare acționate de macarale. Aceasta se va realiza folosindu-se sisteme automate pentru identificarea automată a unităților de încărcare care intră și ies, cu ajutorul sistemelor OCR (identificare optica). (investiție suportată de Operator)



*Sursa: Studiul de fezabilitate pentru „Platformă multimodală Galați – Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi“*

Terminalul a fost proiectat ca un sistem integrat, incluzând construcții, echipamente, instalații platforme software, sisteme de securitate și siguranță.

Terminalul se va construi pe infrastructura existentă a portului prin modernizarea și reabilitarea acesteia conform ultimelor standarde pentru transbordările multimodale. Terminalul va facilita transbordarea unităților intermodale de încărcătură (containere, semi-remorci și cutii mobile).

La terminal vor putea fi operate trenuri bloc având o lungime de 740 m

(700 m plus locomotiva), pe o rețea de cale ferată existentă cu ecartament european și rusesc (1524 mm și 1435 mm).

O stație de triaj electrificată a fost integrată în proiect și va fi construită prin modernizarea gării Bazinul Nou, pentru facilitarea operațiunilor și asigurarea serviciilor multimodale fezabile.

Se vor achiziționa noi instalații și echipamente portuare. În proiect vor fi de asemenea integrate echipamente moderne pentru monitorizarea și controlul mărfurilor și transporturilor. Proiectul implică și instruirea personalului pentru a se asigura o exploatare eficientă și sigură.

Au fost analizate 3 scenarii de modelare a ratei de creștere, toate fiind bazate pe volume de trafic estimate. Scenariul nr. 3, scenariul așteptat, este considerat cel mai realist pentru dezvoltarea platformei intermodale. Volumul de trafic inițial a fost identificat la aproximativ 24.500 TEU/an (trafic pe cale ferată și fluvială), cu o prezumție de 60% pe CF și 40% transport cu barje, dar cu o partajare flexibilă între cele două moduri de transport. Cu o rată de creștere a traficului funcție de cerere, se poate atinge un volum de trafic de 300.000 TEU/an după 25 ani.

Terminalul intermodal va fi operat în mod nediscriminatoriu, fiind deschis pentru toți potențialii clienți de pe piață.

La terminalul intermodal vor fi transbordate între modurile de transport descrise următoarele tipuri de unități de încărcare:

- ▶ Containere standardizate ISO (pentru transportul pe căi navigabile interioare național și internațional, având o lungime standardizată (până la 45 ft – containere maritime)
- ▶ Containere non-ISO, ex. Containere de 45 ft (paleți) pentru transport continental
- ▶ Rezervoare cisternă și frigorifice, atât ISO cât și non-ISO
- ▶ Containere care pot fi manipulate cu macaraua și stivuite (de max. 3 ori conform standardelor) dar și containere care nu necesită stivuire pentru transportul continental
- ▶ Semiremorci, manevrabile cu macaraua, nestivuibile, pentru transportul continental, de mărimi variate, încadrându-se în dimensiunile prevăzute în Directiva 96/53/CE a Consiliului European din 25 iulie 1996

**Activitățile proiectului** sunt:

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)
- ▶ Obținere avize și acorduri
- ▶ Elaborare documentații de proiectare fazele PT, DE cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Execuția lucrărilor de construcții, supervizare și asistență tehnică.</li></ul>
C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante	<p>Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul contribuie la obiectivul <b>Strategiei Europa 2020</b> de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.</li><li>▶ Proiectul se aliniază obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1316/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind dezvoltarea platformelor multimodale în Portul Galați</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient, cu accent pe facilitățile intermodale, lipsa acestora generând limitarea tonajului manipulat și constituind un obstacol major în integrarea logisticii portuare în fluxurile internaționale</li><li>▶ Proiectul se aliniază <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează în general dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții și are ca obiectiv specific creșterea accesibilității, mobilității și conectivității în regiune, prin crearea unui sistem de transport multimodal bazat pe durabilitate, inovare și securitate, capabil să asigure legături rapide și eficiente cu piețele internaționale, profitând de poziția geostrategică favorabilă a regiunii</li><li>▶ La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</li></ul>



C.4. Impactul socio-economic	<p>Impactul socio-economic potențial al proiectului constă în:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Dezvoltarea și extinderea / modernizarea semnificativă a portului existent Galați (acum operând în principal mărfuri vrac) ca poartă europeană sud-estică cu interconectivitate îmbunătățită prin utilizarea căilor navigabile interioare, căilor rutiere și căilor ferate ca moduri multimodale de transport, de-a lungul coridorului Rin-Dunăre și rețelei de conexiuni. În acest sens, sunt incluse în proiect, stația de triaj și cheul, facilitând operațiile de transbordare a marfurilor de pe calea navigabilă și cea rutieră pe calea ferată și invers.</li><li>▶ Îmbunătățirea accesului rutier prin implementarea unui mod eficient de gestionare a traficului de intrare-ieșire și de tranzit al sistemului rutier din incinta portului</li><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare și va necesita calificarea personalului.</li><li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de atragerea unor fluxuri noi de marfă.</li><li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluvial, maritim și feroviar.</li></ul> <p>Efectul dezvoltării unui terminal ultra-modern pentru transportul fluvio-maritim în România, funcționând ca centru intermodal pentru diferite țări și moduri de transport va avea probabil un mare impact asupra conectării fluviului Dunărea și poate iniția dezvoltarea ulterioară de noi astfel de terminale pe Dunăre, întrucât în majoritatea porturilor echipamentele sunt depășite și funcționează sub standarde.</p>
C.5. Impactul asupra mediului	<p>Proiectul nu are impact negativ asupra mediului.</p> <p>Proiectul are efect pozitiv asupra mediului prin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ implementarea modurilor de transport multimodale,</li><li>▶ combinarea diferitelor moduri de transport și utilizarea acestora cu punctele forte aferente</li></ul> <p>Efectele pozitive asupra climei și mediului devin măsurabile, proiectul având un impact pozitiv chiar în primii ani de funcționare.</p> <p>Corespunzător modelului de creștere a volumelor tranzitate, impactul pozitiv asupra mediului va crește, în strânsă corelare cu volumele de trafic (tone marfă și unități de încărcare intermodale). Astfel, într-o perioadă de aprox. 25 ani, emisiile de CO<sub>2</sub> vor fi reduse cu aprox. 1,85 mil. tone.</p>

#### D. Părți implicate și cerințele acestora

D.1. Părți implicate	<p>Proiectul a fost inițiat prin asocierea încheiată între administrația C.N. APDM S.A. Galați și societățile private S.C. PORT BAZINUL NOU S.A. Galați, S.C. METALTRADE INTERNATIONAL S.R.L. Galați.</p> <p>În conformitate cu acordul de asociere încheiat pentru pregătirea proiectului, S.C. PORT BAZINUL NOU a fost desemnat responsabil pentru achiziția consultanței pentru elaborarea studiului de fezabilitate.</p> <p>În continuare, părțile implicate pentru realizarea lucrărilor sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ CN APDM Galați pentru infrastructura portuara și realizarea infrastructurii de acces feroviar și rutier</li><li>▶ Operatorul portuar pentru realizarea suprastructurii (platforme, dotări cu echipamente și utilaje)</li></ul>
<b>E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului</b>	
E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se va avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului</li><li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune asupra terenului, dacă este cazul (în special pentru triaj, drumurile de acces în port)</li><li>▶ Obținere avize/ autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li><li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li></ul>
<b>F. Riscurile implicate în implementarea proiectului</b>	
F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu – pe durata lucrărilor de execuție</li><li>▶ Riscuri de întârziere – proceduri de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

## G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	<p>Durata de implementare a proiectului este estimată preliminar la <b>36 luni</b>, din care durata de execuție a lucrărilor este de <b>24 luni</b></p> <p>Prin documentațiile de proiectare, dacă rezultatele studiilor de teren și calculele de stabilitate/rezistență, determină modificarea soluției constructive, se poate modifica și durata de execuție a lucrărilor.</p> <p>Durata de implementare conține perioadele de timp necesare pentru îndeplinirea tuturor activităților (Studii teren, Evaluarea impactului asupra mediului – dacă este necesar, Obținere avize, acorduri, autorizații, Accesare finanțare, Achiziții publice servicii și lucrări, Elaborare documentație de proiectare faza Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale, Execuție lucrări de construcții, Consultanță și asistență tehnică pe perioada execuției).</p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Documentație pentru obținere acord/aviz de mediu sau Studiu de impact (după caz)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric și geotehnic, dacă mai este necesar)</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate așteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma portuară și zona de extindere dotată cu echipamente</li> <li>▶ Triaj cf modernizat</li> <li>▶ Nod rutier</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Atragere trafic de containere în portul Bazinul Nou</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori fizici</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu vertical L = 848 m (modernizarea și prelungirea cheului vertical existent – 668 m în bazinul portuar plus 180 m frontul de la Dunăre);</li> <li>▶ Acces rutier la terminal, prin desprindere cu sens giratoriu din DN 2B;</li> <li>▶ Triaj feroviar cu 8 linii CF noi, cu ecartament de 1.435 mm și o lungime între 708 m și 763 m fiecare, plus două linii CF cu un ecartament de 1.524 mm;</li> <li>▶ Platformă 60.000 mp dotată cu două macarale navă-sol (STS) și două transtainere pe cale de rulare;</li> <li>▶ Poartă de intrare și ieșire cu platformă de manevră pentru camioane</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zonă de extindere a terminalului de 35.000 mp pentru spațiu suplimentar de depozitare.</li> </ul> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 24.500 unitati TEU pe an în primii 5 ani de funcționare</li> <li>▶ 72.500 TEU pe an după cel de-al cincilea an</li> <li>▶ 200.000 TEU pe an începând cu cel de-al nouălea an</li> <li>▶ 300.000 TEU pe an începând cu anul 25</li> </ul>
--	---

## H. Costurile estimate ale proiectului

	<p>In stadiul actual de dezvoltare a proiectului s-a estimat un cost preliminar, conform Studiului de fezabilitate pentru „Platformă multimodală Galați – Înlăturarea blocajelor majore prin modernizarea infrastructurii existente și asigurarea conexiunilor lipsă pentru rețeaua centrală Rin-Dunăre/Alpi“, întocmit de SGKV, astfel:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">1. Obținerea terenului</td> <td style="text-align: right;">0 €</td> </tr> <tr> <td>2. Investiție infra/suprastructura (inclusiv utilități, rețele de drumuri și cai ferate pentru acces și echipamente)</td> <td style="text-align: right;">103.586.329 €</td> </tr> <tr> <td>3. Avize, acorduri</td> <td style="text-align: right;">7.094.100 €</td> </tr> <tr> <td>4. Verificarea (supervizarea) lucrărilor de construcții</td> <td style="text-align: right;">2.374.300 €</td> </tr> <tr> <td>5. <u>Autorizația de construire</u></td> <td style="text-align: right;"><u>6.215.180 €</u></td> </tr> <tr> <td><b>Total general</b></td> <td style="text-align: right;"><b>119.269.909 €</b></td> </tr> </table>	1. Obținerea terenului	0 €	2. Investiție infra/suprastructura (inclusiv utilități, rețele de drumuri și cai ferate pentru acces și echipamente)	103.586.329 €	3. Avize, acorduri	7.094.100 €	4. Verificarea (supervizarea) lucrărilor de construcții	2.374.300 €	5. <u>Autorizația de construire</u>	<u>6.215.180 €</u>	<b>Total general</b>	<b>119.269.909 €</b>
1. Obținerea terenului	0 €												
2. Investiție infra/suprastructura (inclusiv utilități, rețele de drumuri și cai ferate pentru acces și echipamente)	103.586.329 €												
3. Avize, acorduri	7.094.100 €												
4. Verificarea (supervizarea) lucrărilor de construcții	2.374.300 €												
5. <u>Autorizația de construire</u>	<u>6.215.180 €</u>												
<b>Total general</b>	<b>119.269.909 €</b>												
H.1. Cost total	<p>Costul total al investiției se repartizează astfel:</p> <p>Investiție CN APDM SA Galați:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Amenajare cheu, acces rutier și CF</td> <td style="text-align: right;">45.787.190 €</td> </tr> </table> <p>Investiție parteneri (PBN și Metaltrade)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Platforma portuara, poarta de intrare/iesire și zona de extindere</td> <td style="text-align: right;">73.482.719 €</td> </tr> </table> <p>Elementele prezentate mai sus ar trebui considerate ca fiind calculul preliminar al costurilor de investiții. Fiecare dintre costurile identificate se poate modifica semnificativ după detalierea proiectului, când se dispune de studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric și geotehnic) și se stabilesc soluțiile constructive, pe baza cărora se poate face o estimare mai exactă a cantităților de</p>	Amenajare cheu, acces rutier și CF	45.787.190 €	Platforma portuara, poarta de intrare/iesire și zona de extindere	73.482.719 €								
Amenajare cheu, acces rutier și CF	45.787.190 €												
Platforma portuara, poarta de intrare/iesire și zona de extindere	73.482.719 €												

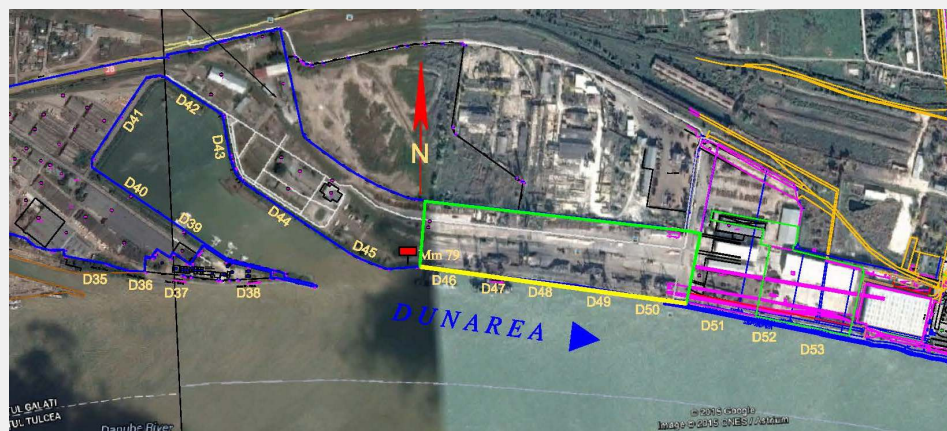
	lucrari si a costurilor).
<b>I. Surse de finanțare identificate</b>	
I.1. Surse de finanțare	<p>Proiectul a fost depus pentru finanțare în cadrul cererii de proiecte 2014 CEF (Connecting Europe Facility) Transport. Cererea de finanțare se află în prezent în evaluare. Proiectul este implementat de parteneriatul format între CN APDM și doi operatori privați din portul Galați.</p> <p>Structura surselor de finanțare:</p> <p>Connecting Europe Facility – EUR 84 mil (70,5%) Cofinanțarea privată a celor doi operatori – EUR 13,6 mil (11,4%) Cofinanțare de la bugetul de stat – EUR 21,4 mil (17,8%)</p>

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## ANEXA 2 – Fișă de proiect pentru “Dezvoltarea unui terminal de vrac solid și mărfuri generale în Portul Bazinul Nou”

FIȘĂ DE PROIECT		TBD.
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Dezvoltarea unui terminal de vrac solid și mărfuri generale în Portul Bazinul Nou</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Modernizare</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen mediu:</i> <b>2021-2027</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Creșterea contribuției portului Galați la dezvoltarea transportului naval în cadrul rețelei europene de transport și integrarea portului în fluxurile internaționale de mărfuri prin creșterea capacității de manipulare a mărfurilor la nivelul portului Bazinul Nou.</li></ul>	
B.2. Obiective specifice	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Modernizarea infrastructurii portuare de bază, inclusiv infrastructura fixă privind furnizarea energiei electrice navelor ce acostează în Portul Bazinul Nou</li><li>▶ Dezvoltarea capacităților de manipulare a mărfurilor generale și vrac solid în Port Bazinul Nou</li><li>▶ Creșterea eficienței operaționale prin introducerea sistemelor de tehnologie a informației și comunicare automatizată</li></ul>	
<b>C. Business Case/ Justificarea proiectului</b>		

<p>C.1. Necesitatea promovării proiectului</p>	<p>În cadrul studiului de piață au fost identificate o serie de constrângeri care afectează dezvoltarea traficului de marfă și implicit a portului Galați:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Infrastructura portuară și facilități portuare ineficiente și neadaptate noilor fluxuri de marfă</li><li>▶ Lipsa facilităților pentru furnizarea energiei electrice navelor acostate</li><li>▶ Conexiuni ineficiente cu hinterlandul</li><li>▶ Lipsa serviciilor logistice</li><li>▶ Fluxuri informaționale neautomatizate</li></ul> <p>Pe de altă parte, studiul de piață identifică un potențial de atragere a unor fluxuri de marfă suplimentare, inclusiv mărfuri generale și vrac solid ce sunt transportate în principal pe coridoarele Europa – Marea Caspică, Europa de Vest – Europa de Est, Marea Baltică – Marea Neagră. Cu toate acestea, având în vedere situația curentă a portului Galați și implicit constrângerile și punctele slabe identificate, doar o parte limitată din potențialul identificat în studiul de trafic poate fi realizată la acest moment.</p> <p>Proiectul propus adresează constrângerile prezentate mai sus la nivelul portului Bazinul Nou și conduce la asigurarea condițiilor moderne și eficiente pentru manipularea mărfurilor generale și vrac solid în portul Galați.</p> <p>Astfel, proiectul contribuie direct la obiectivul portului definit în planul strategic, de a atrage un trafic de 10 milioane tone/an în 2035, prin specializare în manipularea de containere, vrac solid și mărfuri generale. Proiectul contribuie indirect la obiectivele privind susținerea ocupării și a dezvoltării economice sustenabile la nivelul regiunii</p>
<p>C.2. Descrierea proiectului</p>	<p>Pe baza cadrului stabilit de CN APDM Galați pentru dezvoltarea generală a portului, operatorul portuar va dezvolta zonele destinate activităților portuare.</p> <p>CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea terminalului pentru manipularea mărfurilor (suprastructura) va fi asigurată de operatorul portuar sub supravegherea generală a CN APDM Galați.</p> <p>Dezvoltarea suprastructurii va consta în:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ amenajarea platformei,</li><li>▶ dotarea cu echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor</li><li>▶ amenajarea spațiilor de depozitare</li><li>▶ realizarea interfețelor de conexiune la PCS.</li></ul> <p>Amplasamentul propus pentru terminalul de vrac solid și marfuri generale este în Portul Bazinul Nou, la frontul de la Dunăre din aval de bazinul portuar (danele 46 – 50):</p>



Lungimea totală a frontului de acostare la Dunăre va fi de 650 m, fiecare dană având o lungime standard de 130 m.

Soluția constructivă propusă este cheu vertical fundat pe două rânduri de coloane din beton armat prefabricat introduse prin vibrare, sau un rând de coloane și două rânduri de piloți din beton armat centrifugați, introduși prin vibrare.

Cheul va fi dotat cu accesoriile de cheu specifice (binte, scări de acces, amortizori etc).

Cheul vertical se va executa peste cheul existent, înglobându-l și va fi racordat la utilități (apa/canal și electrice) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apă la nave și de alimentare cu energie electrică pe perioada staționării la cheu a acestora.

#### Activitățile proiectului sunt:

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Elaborare Studiu de fezabilitate
- ▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)
- ▶ Obținere avize și acorduri
- ▶ Elaborare documentații de proiectare fazele PT, DE cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale
- ▶ Execuția lucrărilor de construcții,
- ▶ Activitatea de consultanță și asistență tehnică.

C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante

Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:

- ▶ Proiectul contribuie la obiectivul **Strategiei Europa 2020** de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.



	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul se aliniaza obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient.</li><li>▶ Proiectul se aliniaza <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții.</li><li>▶ La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</li></ul>
C.4. Impactul socio-economic	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare.</li><li>▶ Beneficii aduse utilizatorilor infrastructurii și facilităților de transport naval prin reducerea timpului de operare a mărfurilor și implicit eficientizarea operațiunilor de transport.</li><li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de atragerea unor fluxuri noi de marfă.</li><li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluvial, maritim și feroviar.</li></ul> <p>Beneficiile socio-economice vor fi cuantificate în cadrul analizei cost-beneficiu realizată ca parte din Studiul de Fezabilitate</p>

C.5. Impactul asupra mediului	<p>Impactul principal asupra factorilor de mediu se produce în perioada de execuție a lucrărilor, prin apariția unor surse de poluare a apei, solului și aerului, impactul acestora având un caracter limitat în timp și spațiu (lucrările se realizează în zona portului, departe de zona locuită). Sursele de poluare în perioada de execuție sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ parcul de mașini și utilaje (atât la uscat cât și plutitoare)</li><li>▶ organizarea de șantier</li><li>▶ depozite de materii prime și materiale (depozite de ciment, agregate etc).</li></ul> <p>Lucrările nu introduc efecte negative asupra mediului, ele neavând influențe negative asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau peisajului.</p> <p>Proiectul are efecte pozitive asupra factorilor de mediu prin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ stabilizarea malului</li><li>▶ eliminarea emisiei de noxe produse de generatorul destinat consumului propriu de energie, pe perioada staționării navelor.</li></ul>
-------------------------------	---

#### D. Părți implicate și cerințele acestora

D.1. Părți implicate	<p>Părțile implicate în implementarea proiectului sunt CN APDM Galați, care va avea rolul de a realiza toate lucrările de infrastructură (cheul de operare, racordul la utilități - energie electrică și apă/canal) și operatorul portuar care va realiza toate lucrările de suprastructură aferente cheului (platforma portuară, dotări cu echipamente, spații de depozitare, sisteme IT).</p>
----------------------	---

#### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului</li><li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul</li><li>▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li><li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li></ul>
---------------------	--

## F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu pe durata lucrărilor de construcții</li><li>▶ Riscuri de întârziere – proceduri de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

## G. Durata de implementare a proiectului și rezultate așteptate

G.1. Durata	<p>Durata de implementare a proiectului este estimată preliminar la <b>42 luni</b>, din care durata de execuție a lucrărilor este de <b>24 luni</b>.</p> <p>Prin documentațiile de proiectare, dacă rezultatele studiilor de teren și calculele de stabilitate/rezistență, determină modificarea soluției constructive, se poate modifica și durata de execuție a lucrărilor.</p> <p>Durata de implementare conține perioadele de timp necesare pentru îndeplinirea tuturor activităților (Elaborare Studiu de fezabilitate, Studii teren, Evaluarea impactului asupra mediului – dacă este necesar, Obținere avize, acorduri, autorizații, Accesare finanțare, Achiziții publice servicii și lucrări, Elaborare documentație de proiectare faza Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale, Execuție lucrări de construcții, Consultanță și asistență tehnică pe perioada execuției).</p> <p>Este recomandat ca lucrările la uscat să se execute relativ concomitent cu cele de la apă, în lungul frontului, astfel încât execuția să se finalizeze relativ simultan ca să se poată da în exploatare fără întârzieri.</p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Studiu de fezabilitate</li><li>▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric și geotehnic)</li><li>▶ Documentație pentru obținere acord/aviz de mediu sau Studiu de impact (după caz)</li><li>▶ Cerere de finanțare</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate așteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma portuară cu zona de extindere dotată cu echipamente</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Volum crescut de mărfuri generale și vrac solid operate</li> <li>▶ Număr crescut de nave acostate în portul Bazinul Nou</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim Lungime L = 650 m</li> <li>▶ 1 sistem TIC operational</li> <li>▶ Capacitatea de operare se va calcula în cadrul Studiului de fezabilitate, în funcție de productivitatea utilajelor de încărcare descărcare. Acestea vor fi recomandate de proiectant, funcție de capacitatea portantă a cheului, în soluția constructivă recomandată.</li> </ul> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Infrastructura portuara modernizată în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive (Obiectiv POIM si TEN-T)</li> <li>▶ Capacitate de operare dezvoltată (Obiectiv POIM)</li> <li>▶ Conectivitate îmbunătățită în cadrul rețelei de transport naval (Obiectiv TEN-T)</li> </ul>

## H. Costurile estimate ale proiectului

H.1. Cost total	<p>Costul lucrărilor de infrastructură, care vor fi executate prin grija CN APDM Galați, este estimat preliminar la aproximativ 31,85 mil EURO.</p> <p>Detalierea pe categorii de costuri este următoarea:</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Amenajarea terenului</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>2. Asigurarea utilităților</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>3. Proiectare și inginerie</td> <td style="text-align: right;">2.325.050</td> </tr> <tr> <td>4. Investiția de bază</td> <td style="text-align: right;">31.850.000</td> </tr> <tr> <td>5. Alte costuri</td> <td style="text-align: right;">4.936.750</td> </tr> <tr> <td>6. <u>Teste tehnologice</u></td> <td style="text-align: right;"><u>0</u></td> </tr> <tr> <td><b>Total Cost (Euro, fara TVA)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>39.111.800</b></td> </tr> </table> <p>La data întocmirii documentațiilor tehnice de proiectare (faze SF, PT, DE), când</p>	1. Amenajarea terenului	0	2. Asigurarea utilităților	0	3. Proiectare și inginerie	2.325.050	4. Investiția de bază	31.850.000	5. Alte costuri	4.936.750	6. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>	<b>Total Cost (Euro, fara TVA)</b>	<b>39.111.800</b>
1. Amenajarea terenului	0														
2. Asigurarea utilităților	0														
3. Proiectare și inginerie	2.325.050														
4. Investiția de bază	31.850.000														
5. Alte costuri	4.936.750														
6. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>														
<b>Total Cost (Euro, fara TVA)</b>	<b>39.111.800</b>														

se va dispune de studii teren și se va stabili soluția constructivă funcție de rezultatele calculelor de rezistență și stabilitate, se va putea face o estimare exactă a costului lucrărilor de construcții.

Costul lucrărilor de suprastructură, suportate de operator se va stabili la data întocmirii documentațiilor tehnice și va fi funcție de dotările specifice.

## I. Surse de finanțare identificate

### I.1. Surse de finanțare

- ▶ Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Axa prioritară 1, Obiectiv specific 1.3 sau programul Connecting Europe Facility, prin finanțare directă sau instrumente financiare
- ▶ Alături de finanțarea UE, se va pune accent și pe atragerea finanțării private, de ex. prin parteneriate public-private.
- ▶ Entitățile publice și / sau private care doresc să atragă fonduri pentru dezvoltarea proiectului trebuie să ia în considerare în principal instituțiile financiare internaționale precum Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) sau Banca Mondială.
- ▶ Buget de stat pentru asigurarea cofinanțării

VERSIUNE P

### ANEXA 3 – Fișă de proiect pentru “Dezvoltarea unui terminal de Gaz Natural Lichefiat”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>  <i>(în conformitate cu precizările din „Studiu de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“, întocmit de Actia Forum sp. z.o.o. în Decembrie 2014)</i>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>„Dezvoltarea unui terminal GNL”</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Infrastructură nouă</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen scurt:</i> <b>2015-2020 (etapa I) și 2021-2027 (etapa II)</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	Realizarea unui Terminal GNL este o măsură necesară pentru a asigura una dintre cerințele aplicabile porturilor, stabilite în Regulamentul TEN-T până în anul 2030, respectiv „Introducerea de noi tehnologii și inovare, pentru promovarea combustibililor alternativi și a transportului naval eficient din punct de vedere energetic, inclusiv GNL”.	
B.2. Obiective specifice	Prin dezvoltarea terminalului GNL în portul Galați se vor realiza următoarele obiective specifice: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Asigurarea disponibilității combustibililor curați, GNL fiind identificat drept combustibilul cu cele mai reduse efecte negative asupra mediului.</li> <li>▶ Utilizarea GNL ca sursă energetică industrială și socială</li> <li>▶ Facilitarea accesului la multiple piețe de combustibili</li> </ul>	
<b>C. Business Case/ Justificarea proiectului</b>		

<p>C.1. Necesitatea promovării proiectului</p>	<p>GNL este privit ca o soluție mai eficientă din punct de vedere economic pe termen lung decât combustibilii tradiționali.</p> <p>Regiunea Galați este bogată în resurse naționale românești de gaze naturale. Zona în care s-a propus amplasarea terminalului are infrastructura de acces favorabilă (fluvial, rutier, feroviar) existând și posibilități de extindere în viitor a suprafețelor ocupate.</p> <p>Există o diversitate de surse potențiale de cerere în zonă întrucât în județ industriile predominante sunt: metalurgia (ArcelorMittal – cel mai mare combinat siderurgic din România), industria alimentară, industria textilă, industria constructoare de nave (Șantierul Naval Damen). Merită menționat Parcul Industrial situat în Galați, în apropiere de port, reprezentând o zonă dedicată dezvoltării de logistică, activități industriale, economice.</p> <p>Gazul pierdut prin lichefiere care se va genera în terminalul GNL propus, poate fi folosit ca sursă de energie pentru unii consumatori industriali de gaze situați în apropierea terminalului (exemplu Parcul Industrial) Galați.</p> <p>Prin realizarea unui terminal GNL, portul Galați ar deveni un centru logistic intermodal GNL cu impact regional și ar spori competitivitatea și atractivitatea portului Galați prin diversificarea mărfurilor care pot fi operate.</p> <p>Poziționarea portului Galați pe coridorul central Rin-Dunăre, la intersecția fluxurilor comerciale dintre UE, țările CIS, Orientul Mijlociu, Asia Centrală, Asia de SE precum și interesul UE pentru dezvoltarea infrastructurii portuare de furnizare și operare a fluxurilor de gaze lichefiate în coridorul Dunării (Pro Danube) constituie reale oportunități pentru realizarea proiectului.</p> <p>Un element esențial al procesului de implementare a terminalului GNL în portul Galați este acela de a se asigura o sursă regulată și sigură de aprovizionare, luând în considerare și faptul că în prezent dezvoltarea tehnologiei GNL este în fază incipientă în România.</p>
<p>C.2. Descrierea proiectului</p>	<p>În cadrul „Studiului de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“, elaborat de către Actia Forum SP. Z.O.O./Poland au fost propuse diferite amplasamente în zona Galați, aflată pe calea conductei internaționale principale de gaz:</p> <p>Locație posibilă A - Portul Mineralier Galați, la danele amonte</p> <p>Locație posibilă B (amplasament recomandat) - Extremitatea estică a Portului</p>

Galați (Aval Port Bazinul Nou Galați).



Sursa: „Studiu de prefezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“

Amplasamentul recomandat are o suprafață de 2,01 ha fiind situat pe malul râului, cu o pantă înspre apă. Investițiile necesare pentru accesul maritim ar trebui să fie finalizate pentru deservirea viitoare a navelor de GNL. Locul de amplasare analizat are un drum de acces convenabil prin intermediul unui nou drum public care se învecinează cu terenul pe latura de nord.

Drumul leagă orașul Galați de două zone industriale, Parcul Industrial Galați și zona industrială din Zona Liberă. Locația este de asemenea situată în apropiere de Terminalul Petrolier Galați (zona de mărfuri periculoase din port) și de Șantierul Naval Damen.

Locația are acces feroviar cu ecartament european (1435 mm) și rusesc (1520 mm). Cu toate acestea, accesul feroviar trebuie să fie efectuat prin terminalul adiacent (Terminalul Petrolier Galați).

Terminalul GNL va conține următoarele elemente funcționale:

- 1) Infrastructura portuară (dana de încărcare / descărcare, cu ponton plutitor echipat cu brațe de încărcare din /în nave și barje fluviale și maritime)
- 2) instalații de depozitare
- 3) echipamente de procesare GNL (de exemplu conexiuni conducte)
- 4) compresor de recuperare a vaporilor de gaz natural
- 5) terminal de încărcare GNL în camion

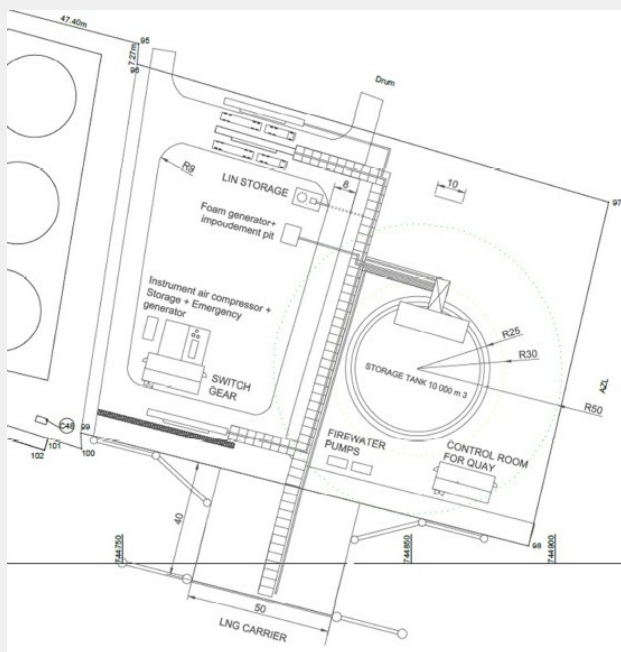


- 6) terminal încărcare / descărcare GNL cale ferată (ca opțiune în viitor)
- 7) instalații și echipamente de siguranță și de securitate
- 8) zona socială și administrativă (construcții)
- 9) alte instalații și echipamente relevante (de exemplu, rețea apă de incendiu, stație pompe apă de incendiu, instalații de iluminat, instalații electrice de forță, instalații electrice de joasă tensiune, instalații de curenți slabi, instalații de legare la pământ, instalație de automatizare, bazin vidanjabil ape menajere, drumuri interne și cai feroviare secundare, împrejmuiri, porți de acces, cabină poartă, sistem de supraveghere video a întregului terminal GNL)

Au fost studiate două scenarii tehnologice:

Primul scenariu tehnologic se bazează pe tehnologia de depozitare bazată pe rezervorul cu fund plat (FBT), cu o capacitate de aproximativ 10.000 m<sup>3</sup> GNL. Din cauza distanțelor de siguranță, aceasta este dimensiunea maximă a rezervorului FBT care ar putea fi amplasat în locația aleasă.

În acest caz, lucrările pe platformă sunt mai elaborate deoarece necesită o bază solidă pentru construirea rezervorului.

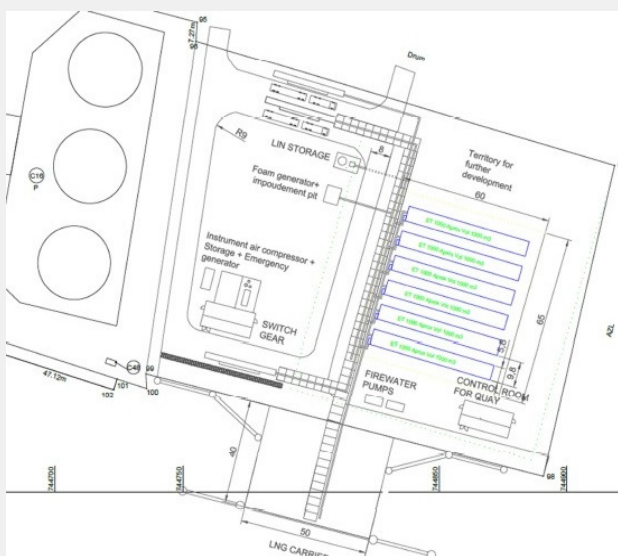


Concept tehnic : scenariul FBT

Sursa: „Studiu de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“

În al doilea scenariu tehnologic, au fost avute în vedere rezervoare semipresurizate (SPT). În acest caz, conceptul inițial include instalarea a șase rezervoare SPT pe proprietate. Cu această opțiune tehnologică, capacitatea maximă a amplasamentului a ajuns la 8.000 m3.

Debarcaderul plutitor pentru furnizarea serviciului de transbordare propus în „Studiul de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“ cuprinde construcția unui ponton plutitor (50 x 20 metri) conectat prin brațe rigide ancorate în malul fluviului și patru Duc d’Albi. Pontonul precum și Duc d’Albi vor fi echipați cu: babale pentru acostare, bolarzi, șine, paravane și lumini.



Concept tehnic – scenariul SPT

Sursa: „*Studiu de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime*“

În ambele cazuri, rampa plutitoare este proiectată pentru deservirea navelor GNL și a barjelor de buncheraj GNL echipate cu brațe de încărcare. Pe partea terestră, terminalul pentru camioane cu două stații și terminalul feroviar inclus.

Activitățile proiectului sunt:

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Elaborare Studiu de fezabilitate care include proiectul conceptual al terminalului și analiza cost-beneficiu
- ▶ Obținere avize și acorduri

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Pregătirea procedurilor de licitație pentru toate activitățile proiectului</li><li>▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)</li><li>▶ Elaborare Studiu de evaluare a riscului care va conține cel puțin: efectul cutremurelor, efectul fenomenelor meteorologice (vânt, creșterea nivelului apelor, inundații, fulgere, precipitații), efecte ale riscurilor legate de activitățile desfășurate în vecinătatea amplasamentului (calcularea impactului avioanelor, elicopterelor, a activităților industriale conexe etc.)</li><li>▶ Elaborare documentații de proiectare fazele Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale</li><li>▶ Execuția lucrărilor de construcții,</li><li>▶ Activitatea de consultanță și asistență tehnică.</li></ul>
C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante	<p>Inițiativele referitoare la bunkerajul cu GNL fac parte din direcțiile strategice de dezvoltare cuprinse în programele de dezvoltare UE și regionale.</p> <p>Dezvoltarea unui terminal GNL ar asigura implementarea până în 2027 a cerințelor <b>Regulamentului TEN-T 1315/2013 și ale Studiului Coridorului Rin-Dunăre privind infrastructura fixă</b> pentru furnizarea energiei electrice către navele acostate și furnizarea serviciilor de bunkeraj GNL.</p> <p>Dezvoltarea instalațiilor GNL destinate deservirii sectorului de transport este, de asemenea, strict legată de cerințele europene și mondiale în ceea ce privește prioritățile actuale ale politicii în domeniul transporturilor.</p> <p>Din acest punct de vedere, problemele de mediu ar trebui să fie considerate ca fiind cruciale. În cazul transportului naval un efect negativ este acela al emisiei în aer. Din acest motiv, Uniunea Europeană (<b>Directiva 33/2012 / UE</b>) a decis să limiteze o astfel de influență cu impact negativ, prin implementarea unor limite mai mici ale conținutului de sulf din combustibilii. Una dintre soluțiile propuse o reprezintă combustibilii alternativi, GNL fiind una dintre cele mai promițătoare tehnologii.</p> <p>Dezvoltarea unui terminal GNL ar contribui la Protejarea mediului în Regiunea Dunării, una dintre cele patru priorități ale <b>Strategiei UE pentru regiunea Dunării (SUERD)</b>.</p>
C.4. Impactul socio-economic	<p>Impactul terminalului GNL asupra problemelor sociale și economice din regiune, deși marginal, ar putea fi estimat indirect pozitiv.</p> <p>Utilizarea de combustibili curați precum GNL poate îmbunătăți radical condițiile de viață pentru locuitorii din Galați și din regiune. În mod similar, GNL ar putea fi introdus ca și combustibil pentru mijloacele de transport public (de exemplu, autobuze) sau sursă de energie pentru gospodăriile fără acces la rețeaua națională de gaze.</p>

	<p>Dezvoltarea de terminale GNL necesită dezvoltarea flotei de nave și barje propulsate de GNL, astfel se poate îmbunătăți activitatea din industria construcțiilor navale din orașul Galați și din regiune (Șantierul Naval Damen ca un partener al proiectului Masterplan GNL).</p> <p>Utilizarea pe scară largă a tehnologiei GNL va necesita dotări și servicii adecvate.</p>
C.5. Impactul asupra mediului	<p>GNL este un combustibil ecologic, de aceea se presupune că utilizarea GNL în locul combustibililor tradiționali va aduce un efect pozitiv asupra mediului. Cel mai important efect al utilizării GNL drept combustibil este nivelul mai scăzut al emisiilor.</p> <p>Caracteristicile impactului potențial produs de proiect asupra mediului sunt:</p> <p>a) proiectul nu este extins ca arie geografică și nu afectează un număr mare de persoane;</p> <p>b) proiectul nu are impact transfrontalier.</p> <p>Efectele pozitive ale proiectului asupra mediului sunt date de reducerea emisiilor de sulf și oxid de azot din combustibilii navelor, în concordanță cu măsurile prevăzute în reglementările internaționale.</p>
<b>D. Părți implicate și cerințele acestora</b>	
D.1. Părți implicate	<p>Părțile potențial implicate în dezvoltarea terminalului GNL sunt: administratorul portului, operatorul terminalului, operatorul de nave GNL, comerciantul / distribuitorul GNL, societatea de bunkeraj GNL, armatorii, distribuitorii din teren pentru GNL.</p> <p>Pentru dezvoltarea terminalului GNL din Galați ar trebui avută în vedere implicarea mediului privat, prin dezvoltarea în paralel a flotei navelor-cisternă GNL de mici dimensiuni, întrucât nu există posibilități de a deservi Portul Galați cu nave-cisternă GNL de mare dimensiune (cu capacitatea de peste 90 mii m<sup>3</sup> GNL).</p>
<b>E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului</b>	
E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor</p>

	<p>pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului</li><li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul</li><li>▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li><li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li></ul> <p>Implementarea proiectului s-ar realiza cu succes dacă s-ar lua măsurile necesare pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Realizarea unei politici tarifare adecvate pentru canalele Sulina și Dunăre-Marea Neagră, în vederea comutării traficului de la transportul rutier la modurile fluvial și maritim, luând în considerare și portul Galați.</li><li>▶ Promovarea avantajelor utilizării gazelor lichefiate în transportul fluvial de către consumatorii potențiali și pentru a combate reacția lentă a pieței la folosirea acestui tip de combustibil.</li></ul>
--	--

## F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu – pe durata lucrărilor de execuție</li><li>▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

## G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	<p>Durata estimată pentru implementarea proiectului este de 36 luni, din care:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Studii teren, alte studii, proiectare, obținere de avize - 8 luni</li><li>▶ Execuție - 18 luni</li><li>▶ Documentații pentru achiziția serviciilor de proiectare/ execuție și, pentru elaborarea și aprobarea cererii de finanțare proximativ - 10 luni</li></ul>
-------------	--

G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate care include proiectul conceptual al terminalului</li> <li>▶ Documentațiile pentru avize și acorduri</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic și geotehnic)</li> <li>▶ Studiu de evaluare a riscului care va conține cel puțin: efectul cutremurelor, efectul fenomenelor meteorologice (vânt, creșterea nivelului apelor, inundații, fulgere, precipitații), efecte ale riscurilor legate de activitățile desfășurate în vecinătatea amplasamentului (calcularea impactului avioanelor, elicopterelor, a activităților industriale conexe etc.)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate așteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Debarcader plutitor</li> <li>▶ Platforma portuară dotată cu tehnologie și echipamente GNL</li> <li>▶ Triaj feroviar</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Trafic GNL în zonă</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Rezervor de depozitare</li> <li>▶ Echipament de procesare GNL onshore</li> <li>▶ Lucrări la sol</li> <li>▶ Debarcader plutitor</li> <li>▶ Stație GNL auto + feroviar</li> </ul> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Terminal GNL cu capacitatea de stocare de aproximativ 4000 m<sup>3</sup> în anul 2020. În 2025 capacitatea de stocare ar putea ajunge la 8000 m<sup>3</sup>.</li> </ul>

## H. Costurile estimate ale proiectului

H.1. Cost total	<p>În „<i>Studiul de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime</i>“ s-a făcut o evaluare a costurilor, bazată pe două elemente principale: costurile pentru execuția lucrărilor de construcții și echipamente și costurile pentru elaborarea documentațiilor și a studiilor aferente.</p> <p>Au fost evaluate în paralel următoarele soluții tehnice:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) terminal cu un rezervor cu fundul plat de capacitate de 10.000 m<sup>3</sup>;</li> </ol>
-----------------	--

- 2) terminal cu opt rezervoare semi-presurizate de 1.000 m<sup>3</sup> fiecare;
- 3) terminal cu patru rezervoare semi-presurizate de 1.000 m<sup>3</sup> fiecare (ca prima etapă a dezvoltării).

Costurile lucrărilor au fost calculate pe baza costurilor unitare tipice atât pe piața europeană cât și pe cea românească.

Costurile de construcție a terminalului GNL în portul Galați acoperă următoarele elemente principale ale terminalului: rezervorul (rezervoarele) de depozitare, instalațiile și echipamentele de transfer și transbordare pe uscat a GNL, bransamente terestre pentru terminale (inclusiv fundația rezervoarelor, drumuri și căi ferate de acces și interioare), dig transbordare, terminale auto și feroviare de încărcare / descărcare.

Costurile de construcție și echipamentele sunt detaliate în tabelul următor:

Categorii de lucrări	Cost / Soluția tehnică (mil. EUR)		
	FBT	SPT	SPT II
Rezervor de depozitare	25,0	10,4	5,2
Echipament de procesare GNL onshore	10,0	10,0	7,0
Lucrări la sol	10,0	0,7	0,4
Debarcader plutitor	1,5	1,5	1,5
Stație GNL auto + feroviar	2,8	2,8	1,4
<b>Cost total construcții și echipamente (mil. EUR)</b>	<b>49,3</b>	<b>25,4</b>	<b>15,5</b>

Sursa: „Studiu de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“

Se adaugă costurile pentru elaborarea documentațiilor, obținându-se costul total, conform tabelului următor:

Soluția tehnică		FBT	SPT	SPT II
<b>Cost Investiție fizică principală (mil. EUR)</b>	% din valoarea totală a investiției	<b>49,3</b>	<b>25,4</b>	<b>15,5</b>

Studii teren	0,12%	0,058	0,030	0,030
Avize și acorduri	0,01%	0,006	0,003	0,003
Studiu de fezabilitate	0,46%	0,229	0,118	0,118
Proiect tehnic	1,16%	0,573	0,295	0,295
Asistență tehnică	0,40%	0,195	0,100	0,100
Consultanță privind managementul proiectului	2,54%	1,250	0,644	0,644
Consultanță privind asistența tehnică	1,47%	0,724	0,373	0,373
Documentație și proceduri de licitație	0,04%	0,019	0,010	0,010
Impozite/taxe/tarife	1,29%	0,638	0,329	0,329
Documentație tehnică și economică:	7,49%	3,7	1,9	1,9
<b>COST TOTAL INVESTIȚIE (mil.)</b>	-	<b>53,0</b>	<b>27,3</b>	<b>17,4</b>

Sursa: „Studiu de fezabilitate și Concepție Tehnică Preliminară pentru Terminalul de Gaz Natural Lichefiat în zona Dunării Maritime“

Defalcarea costului pe partenerii care vor intra în asocierie pentru realizarea investiției este următoarea:

Scenariul	FBT	SPT	SPT II
<b>CN APDM Galati</b>			
Investiție de baza (pentru lucrări la sol, debarcader plutitor și 70% din stația GNL auto și feroviar cota	13,5	4,2	2,9



corespunzătoare infrastructurii)			
Alte activități (studii, documentații avize, documentații tehnice)	1,0	0,3	0,4
<b>Total 1 CN APDM Galați</b>	<b>14,5</b>	<b>4,5</b>	<b>3,2</b>
<b>OPERATOR</b>			
Investiție de bază (pentru lucrări la sol, debarcader plutitor și 70% din stația GNL auto și feroviar)	35,8	21,2	12,6
Alte activități	2,7	1,6	1,6
<b>Total 2 Operator</b>	<b>38,5</b>	<b>22,8</b>	<b>14,2</b>
<b>Total general</b>	<b>53,0</b>	<b>27,3</b>	<b>17,4</b>

Elementele prezentate mai sus ar trebui considerate ca fiind calculul preliminar al costurilor de investiții. Fiecare dintre costurile identificate se poate modifica semnificativ după detalierea proiectului. O astfel de analiză ar trebui efectuată la nivelul Studiului de Fezabilitate.

Scenariul recomandat pentru terminalul GNL din zona Dunării maritime este crearea **terminalului de mici dimensiuni în portul Galați în locația B utilizând tehnologia de depozitare SPT cu capacitatea inițială de 4 mii m<sup>3</sup>**. Creșterea în continuare a capacității de depozitare a terminalului va depinde de dezvoltarea pieței din regiune.

## I. Surse de finanțare identificate

### I.1. Surse de finanțare

Proiectul pentru dezvoltarea unui terminal GNL în portul Galați poate fi realizat în parteneriat între toate partile implicate descrise în capitolul D.1 din prezentul document, respectiv prin fonduri obținute de la bugetul de stat, din surse private și prin cofinanțare europeană, astfel:

- ▶ Implementarea proiectului de investiții se va baza în special pe sursele de finanțare din Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune puse la dispoziție pentru România prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (Axa Prioritară 1, Obiectiv Specific 1.3) și Connecting Europe Facility – CEF (prin finanțare nerambursabilă sau instrumente financiare).

- ▶ Alături de finanțarea UE, se va pune accent și pe atragerea finanțării private, de ex. prin parteneriate public-private.
- ▶ Contribuția proprie a aplicantului/aplicanților va avea în vedere în primul rând contractarea de împrumuturi de la instituțiile financiare internaționale precum Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) sau Banca Mondială.
- ▶ Bugetul de stat pentru asigurarea cofinanțării

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## ANEXA 4 – Fișă de proiect pentru “Determinarea cantităților de material solid depus la danele portului Galați, evaluarea soluțiilor de îndepărtare a depunerilor și posibilități de reducere a fenomenului de depunere”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	"Determinarea cantităților de material solid depus la danele portului Galați, evaluarea soluțiilor de îndepărtare a depunerilor și posibilități de reducere a fenomenului de depunere"	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Studiu de fezabilitate</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen scurt:</i> <b>2015-2020</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<p>Asigurarea adâncimilor minime necesare pentru navigația în port și acostarea la dane pentru a susține creșterea traficului în Portul Galați.</p> <p>Prin implementarea proiectului s-ar realiza următoarele obiective generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ sporirea competitivității portului Galați</li> <li>▶ acostarea în siguranță a navelor</li> <li>▶ creșterea calității serviciilor portuare</li> </ul>	
B.2. Obiective specifice	<p>Obiectivele specifice ale proiectului sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiarea cauzelor depunerii de material solid cu preponderență în anumite zone ale portului Galați</li> <li>▶ Stabilirea măsurilor constructive necesare pentru limitarea acestor depuneri</li> <li>▶ Determinarea cantităților de material solid depuse la danele și în bazinele portuare ale portului Galați</li> <li>▶ Propunerea de soluții pentru îndepărtarea materialului solid din zona</li> </ul>	

danelor și a bazinelor portuare și alegerea celei mai eficiente soluții pe baza unei analize de rentabilitate economico-financiară

### C. Business Case/ Justificarea proiectului

#### C.1. Necesitatea promovării proiectului

S-a constatat că există zone în Portul Galați în care materialul solid se depune cu preponderență, împiedicând navigația navelor de calcul (în bazinele portuare Docuri și Bazinul Nou) și acostarea la dane a acestor nave de-a lungul frontului de acostare (atât în bazine cât și la Dunăre).

Fenomenul care are ca efect aceste depuneri poate fi atât natural dar și cauzat de manevre greșite de operare, care provoacă pierderea materialului din utilajul de operare și depunerea acestuia la baza cheului (la danele la care se operează materiale de acest tip, de exemplu produse de balastieră).

CN APDM asigură lucrările de dragaj prin contractarea prestatorilor de servicii neavând în dotare drăgi proprii. Având în vedere că oferta de astfel de servicii este limitată, lucrările de dragaj se realizează la costuri ridicate.

CN APDM SA stabilește un program anual pentru dragaje pe baza volumului de trafic, în limita fondurilor disponibile, astfel că acestea se direcționează doar spre zonele unde se desfășoară trafic mai intens, în corelație și cu prioritățile operatorilor.

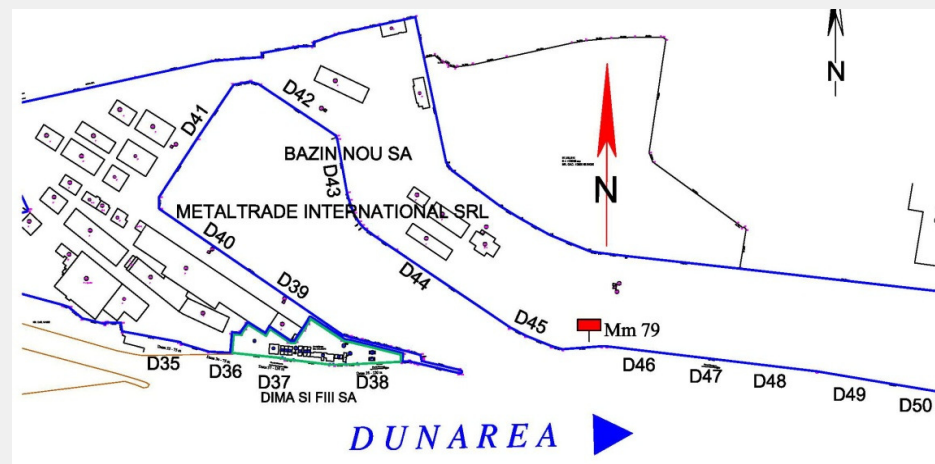
Pentru creșterea eficienței sistemului de asigurare a adâncimilor în port, este necesară cunoașterea cauzelor care produc fenomenul de depunere de material solid, limitarea acestora prin măsuri constructive de deviere a debitului solid în afara zonei portuare și găsirea celei mai eficiente soluții pentru efectuarea dragajelor în port (exemplu achiziționarea unei drăgi proprii sau externalizarea în continuare a serviciilor).

#### C.2. Descrierea proiectului

Zonele care vor fi studiate în cadrul proiectului vor fi după cum urmează:

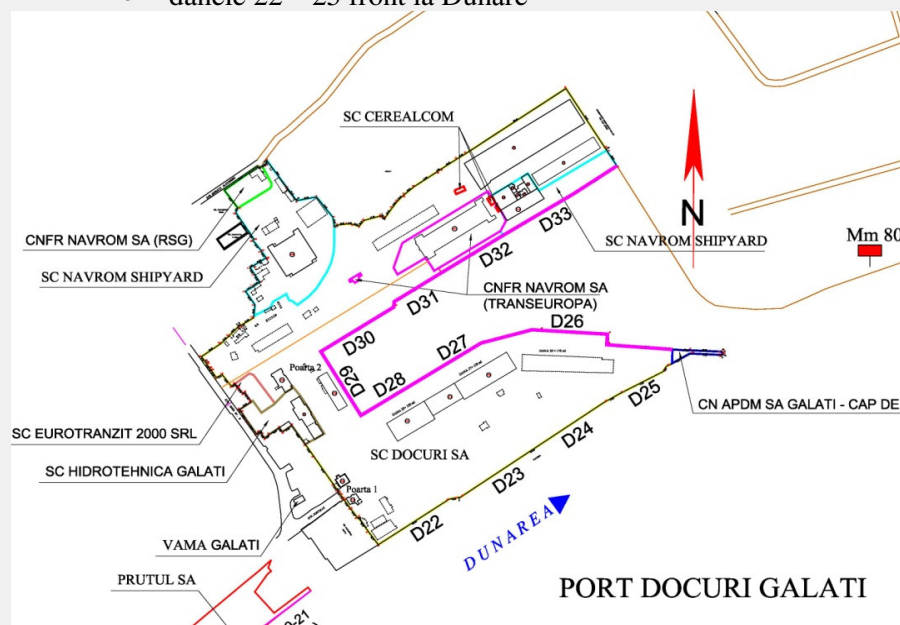
##### 1. Portul Bazinul Nou

- zona bazinului portuar și a danelor 39 - 41 din bazin
- danele 35 – 38 și 46 - 50 front la Dunăre



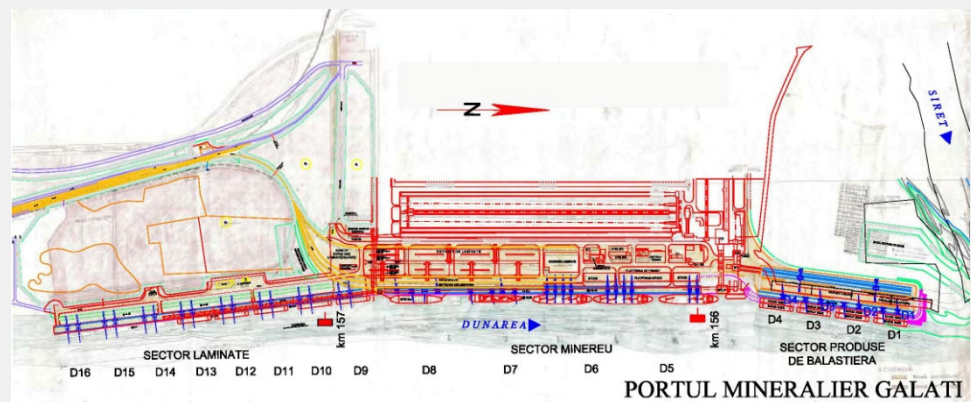
## 2. Portul Docuri

- zona bazinului portuar și a danelor 26 – 33
- danele 22 – 25 front la Dunăre



## 3. Portul Mineralier

- danele 1 – 16 front la Dunare



#### 4. Portul Comercial

- danele 9 – 21 front la Dunare



Fenomenul de depunere a materialului solid se va studia prin modelare hidraulică.

În cadrul modelului se vor monitoriza zonele critice din port, se va crea baza de date rezultată în urma monitorizării, se va justifica necesitatea implementării unui soft specializat pentru prelucrarea datelor și se vor descrie modelele matematice utilizate pentru analiza rezultatelor monitorizării.

De asemenea, vor fi propuse diverse soluții constructive pentru devierea debitului

solid în afara teritoriului portului. Dintre acestea se va recomanda soluția optimă economic, care poate asigura volumul minim de depuneri în zona portului și condițiile optime pentru navigație.

Prin studiul de fezabilitate se vor propune soluții pentru îndepărtarea materialului solid din zona portului, de exemplu achiziționarea de către CN APDM Galați a unei drăgi performante și efectuarea operațiunilor de dragare cu forță de muncă proprie sau externalizarea serviciilor. Alegerea variantei optime din punct de vedere al costurilor se va putea realiza în acest caz printr-o analiză de rentabilitate, în care se vor lua în considerare următoarele aspecte:

- ▶ volumele de materiale care necesită a fi dragate
- ▶ costul drăgii
- ▶ costurile de întreținere/ reparații/ exploatare pentru draga achiziționată și alte costuri asociate
- ▶ necesarul de resurse umane, nevoia de instructaj;
- ▶ identificarea unei dane pentru staționarea drăgii și evaluarea măsurilor de reabilitare/modificare a danei
- ▶ eventuale venituri din externalizarea serviciilor, în cazul achiziției unei drăgi proprii
- ▶ costul serviciilor de dragare, în cazul efectuării lor prin externalizare

**Activitățile proiectului sunt:**

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea studiului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Elaborare Studiu de fezabilitate care include modelarea hidraulică a curgerii solide, soluția constructivă pentru direcționarea debitului solid în exteriorul zonei portului, determinarea volumelor de depuneri, analiza de rentabilitate între scenariile propuse pentru dragarea materialului depus. Studiul de fezabilitate va avea un conținut cadru mai amplu decât acela prevaăzut în HG 28/2008, prin completare cu studiul de soluție privind situația depunerilor de material aluvionar.

În continuare, funcție de decizia CN APDM Galați asupra soluțiilor constructive alese, vor mai fi necesare și alte activități:

- ▶ Pregătirea procedurilor de licitație pentru toate activitățile proiectului
- ▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic dacă este cazul), necesare atât pentru estimarea cantităților de materiale depuse cât și pentru construcțiile hidrotehnice (dacă va fi cazul)
- ▶ Obținere avize și acorduri
- ▶ Elaborare Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale, necesare pentru construcțiile hidrotehnice (dacă va fi cazul)
- ▶ Execuția lucrărilor de dragaje,

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Execuția lucrărilor de construcții, supervizare și asistență tehnică.</li><li>▶ Activitatea de asistență tehnică necesară pentru construcțiile hidrotehnice (dacă va fi cazul)</li></ul>
C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante	<p><b>Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării</b>, elaborată de către Comisia Europeană (CE) prin intermediul Direcției Generale pentru Politici Regionale (REGIO), se axează, printre altele, pe interconectivitatea regiunii Dunărea posibil de realizat și prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, consolidarea regiunii Dunărea și creșterea prosperității în regiune.</p> <p>Înlăturarea blocajelor existente în calea navigației este unul dintre obiectivele acestei strategii în ceea ce privește sectorul transporturilor.</p> <p><b>Strategia de transport durabil pentru perioada 2007-2013, 2020, 2030</b>, stabilește proiectele prioritare în domeniul transporturilor, identificate de România împreună cu UE, care ar trebui realizate până în 2015.</p> <p>Unul dintre obiectivele generale ale acestei strategii îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport viabile. Creșterea condițiilor de siguranță a navigației este unul dintre obiectivele specifice.</p> <p><b>Convenția privind regimul de navigație pe Dunăre (Belgrad, 1948)</b> ratificată prin Decretul nr. 298 din 30 octombrie 1948, Protocol adițional din 26 martie 1998 la Convenția din 18 august 1948 privind regimul navigației pe Dunăre, prevede obligativitatea ca toate statele Dunărene să asigure lucrările necesare pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație.</p> <p><b>Standardele internaționale</b> privind nivelul de pescaj pe Dunăre stabilesc valorile acestui nivel conform clasificării fluviului (cale navigabilă internațională), sub aceste valori, navigația fiind foarte dificilă sau imposibilă.</p>
C.4. Impactul socio-economic	<p>Colmatările șenalului navigabil și ale zonelor de acostare pot avea ca efect:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ micșorarea gabariturii de navigație (reducerea pescajului prin reducerea capacității de încărcare a navelor);</li><li>▶ devierea șenalului spre celălalt mal;</li><li>▶ disfuncționalități în exploatare și circulația navală, chiar întreruperea activității unor dane;</li><li>▶ apariția pericolului de eșuare a navelor, cu efecte dezastruoase asupra mediului.</li></ul> <p>Asigurarea condițiilor adecvate de acostare în port se realizează în prezent doar la danele care înregistrează trafic mai intens, fapt ce afectează utilizarea celorlalte zone din port unde ar putea fi manipulate fluxuri suplimentare de marfă și are un impact negativ asupra competitivității portului.</p>



	<p>Prin realizarea lucrărilor de decolmatare se vor crea facilități pentru mărirea valorilor de trafic, ceea ce ar crește beneficiile pentru utilizatorii portului având un impact economic pozitiv asupra acestora și implicit asupra CN APDM SA Galați.</p>
C.5. Impactul asupra mediului	<p>Colmatarea unui curs de apă duce la schimbarea sistemului hidraulic de curgere care generează în timp fenomenul de îmbătrânire a râului.</p> <p>Urmare a depunerii de material aluvionar apar schimbări în calitatea apei datorate schimbărilor caracteristicilor de curgere (temperatură, turbiditate, concentrație de oxigen, mineralizare etc.).</p> <p>Impactul asupra florei și faunei inițiale prin apariția unor noi tipuri de ecosisteme și variația nivelului lacustru pot avea efecte determinante în reproducerea ihtiofaunei și dezvoltarea florei.</p> <p>Ca impact adiacent se înregistrează schimbarea nivelului pânzei apei freatice și chimismul apelor subterane prin apariția de masă străină.</p> <p>Pe de altă parte, dacă malurile nu sunt amenajate corespunzător, apare fenomenul de eroziune și implicit de schimbare a cursului apei.</p> <p>Construcțiile hidrotehnice afectate de fenomenul de colmatare sunt supuse unui sporit „risc de avarie”. Gravitatea consecințelor unei „cedări” atât pentru mediul socio-economic, cât și pentru mediul natural reprezintă un motiv suficient de important pentru a justifica investițiile necesare pentru eliminarea sau cel puțin diminuarea efectelor colmatării.</p>
<b>D. Părți implicate și cerințele acestora</b>	
D.1. Părți implicate	<p>CN APDM Galați este singura entitate implicată în proiect, rolul acesteia fiind de a achiziționa serviciile pentru realizarea Studiului de fezabilitate care conține și Analiza de rentabilitate financiară pentru cele două scenarii propuse ca exemplu, de a alege alternativa favorabilă dintre scenariile studiate și de a planifica și realiza lucrările, conform scenariului ales.</p>
<b>E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului</b>	
E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li> </ul>
<b>F. Riscurile implicate în implementarea proiectului</b>	
F.1. Riscuri	<p>Principalele riscuri ar putea fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție a serviciilor</li> <li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li> </ul>
F.2. Contracte	
<b>G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile</b>	
G.1. Durata	<p>Durata de timp estimată, necesară pentru implementarea proiectului este de 17 luni, din care aproximativ 10 luni pentru elaborarea Studiului de fezabilitate.</p> <p>Durata totală de timp pentru implementare cuprinde timpul necesar pentru îndeplinirea tuturor celorlalte activități conexe.</p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric și geotehnic)</li> <li>▶ Documentație pentru obținere acord/aviz de mediu sau Studiu de impact (după caz)</li> <li>▶ Cerere de finanțare (dacă este cazul)</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție (dacă este cazul)</li> <li>▶ Contracte de furnizare servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate așteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Recomandarea soluției pentru diminuarea procesului de depunere de material solid la danele portului</li> <li>▶ Recomandarea soluției celei mai eficiente pentru realizarea lucrărilor de dragare</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <p>Vor fi determinați prin studiul de fezabilitate și vor consta în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ volumele de material dragat</li> <li>▶ lungimea totală de front de acostare, pe care se realizează dragajele</li> </ul>

	<p>pentru a asigura adâncimea necesară la dane.</p> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Infrastructura portuară dată în exploatare la întreaga capacitate la care a fost proiectată</li><li>▶ Capacitate de operare dezvoltată (obiectiv POIM)</li></ul>
--	---

## H. Costurile estimate ale proiectului

H.1. Cost total	Costul Studiului de fezabilitate este estimat preliminar la aproximativ 2 mil. Euro (inclusiv TVA). Costul celorlalte activități ale proiectului se va stabili prin Studiul de fezabilitate.
-----------------	--

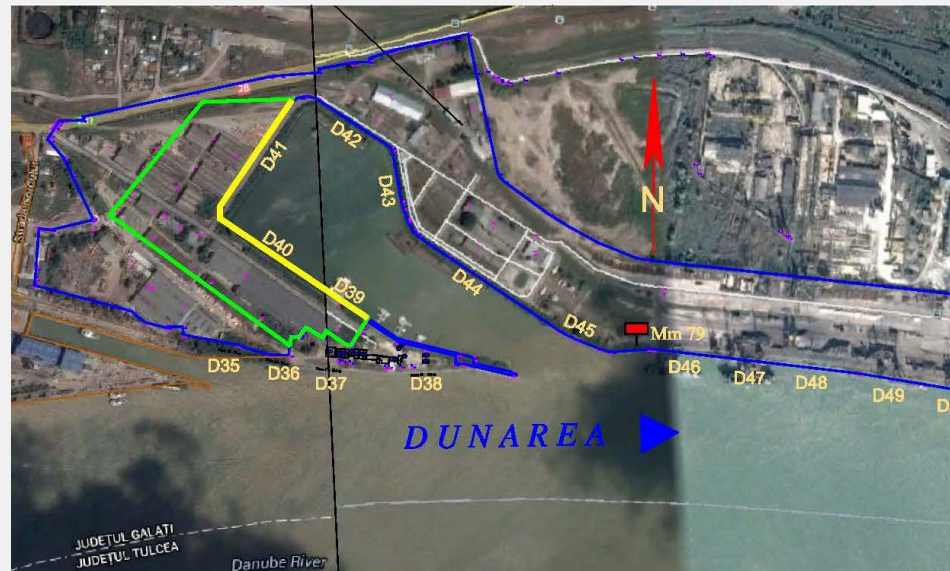
## I. Surse de finanțare identificate

I.1. Surse de finanțare	<p>În prezent, proiectul de elaborare a studiului de fezabilitate este depus la AM POS-T în vederea finanțării prin Programul Operațional Sectorial de Transport (POS-T) 2007-2013, cererea de finanțare fiind în curs de evaluare. Cu toate acestea, proiectul depus nu include și activitatea propusă prin prezenta fișă de proiect de a determina cea mai eficientă soluție din punct de vedere economic pentru efectuarea lucrărilor de dragaj. Determinarea celei mai eficiente soluții presupune realizarea unei analize de rentabilitate, ce va putea fi finanțată din surse proprii ale CN APDM.</p> <p>În funcție de soluția pe care o va oferi studiul, se vor utiliza următoarele surse de finanțare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Dacă se va recomanda achiziția unei drăgi proprii – se vor putea utiliza fonduri puse la dispoziție prin POIM 2014-2020, AP1, OS 1.3, încadrându-se în acțiunea “Investiții în scopul îmbunătățirii condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării, precum și în interiorul porturilor situate pe TEN-T, inclusiv achiziția de echipamente și nave specializate pentru asigurarea navigabilității“. Se va asigura totodată cofinanțarea investiției de la bugetul de stat.</li><li>▶ Dacă se va recomanda continuarea lucrărilor de dragaj prin contractarea de furnizori specializați – se vor utiliza sursele proprii ale CN APDM, întrucât lucrările de dragaj de întreținere sunt finanțate integral din sursele proprii ale companiei.</li></ul>
-------------------------	--

## ANEXA 5 – Fișă de proiect pentru “Terminal Ro-Ro în portul Bazinul Nou”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Terminal Ro-Ro in Portul Bazinul Nou</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Modernizare</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen scurt:</i> <b>2015-2020</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<p>Avand ca obiectiv general consolidarea poziției pe piață și creșterea competitivității portului Galați, CN APDM va implementa un program de reabilitare și modernizare a infrastructurii portuare pe baza structurii și volumelor de marfă prognozate, în colaborare cu operatorii portuari și alți actori relevanți.</p> <p>Strategia de dezvoltare a activităților de manipulare a mărfurilor constă în conversia terminalelor existente în terminale universale și/sau specializate moderne, conform cu prognozele de trafic pentru anumite tipuri de marfa.</p>	
B.2. Obiective specifice	<p>Prin furnizarea unei infrastructuri portuare moderne și fiabile în concordanță cu cerințele pieței și nevoile operatorilor, CN APDM Galați va sprijini și va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ dezvoltarea capacităților de manipulare;</li><li>▶ atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare adăugată mai mare;</li><li>▶ atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice</li><li>▶ creșterea volumelor de marfă manipulate în Portul Galați.</li></ul>	
<b>C. Business Case/ Justificarea proiectului</b>		

<p>C.1. Necesitatea promovării proiectului</p>	<p>In ultimele două decenii, portul și orașul Galați au trecut printr-o perioadă de tranziție, reorganizare și reconstrucție a economiei naționale manifestata și în sectorul de transport. Acest proces a adus schimbări substanțiale în economia regională, precum și în cadrul legal și în reformele administrative și financiare.</p> <p>Deși cererea de transport pe căi navigabile interioare și volumele de trafic s-au redus substanțial, activitățile portuare, transport și construcții navale joacă în continuare un rol major în economia orașului și a regiunii.</p> <p>Portul Galați a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac provenind de la combinat. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate a combinatului, în prezent anumite zone ale portului nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial.</p> <p>Portul Galați a fost nevoit să se reorienteze spre atragerea altor tipuri de marfa/trafic, în acest sens simțindu-se lipsa unei dane specializate Ro-Ro. Pentru operarea noilor tipuri de marfa, au apărut cerințe noi pentru zonele de manipulare a mărfurilor intrucat facilitățile portuare existente, deși sunt funcționale, nu susțin operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență.</p> <p>Nevoia de a construi noi facilități în Portul Galați au fost evidențiate și în Studiul de piață.</p>
<p>C.2. Descrierea proiectului</p>	<p>Pe baza cadrului stabilit de CN APDM Galați pentru dezvoltarea generală a portului, operatorul portuar va dezvolta zonele destinate activităților portuare.</p> <p>CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea terminalului (suprastructura) va fi asigurată de operatorul portuar sub supravegherea generală a CN APDM Galați.</p> <p>Dezvoltarea suprastructurii va consta în amenajarea platformei și dotarea cu echipamentele necesare.</p> <p>Amplasamentul propus pentru terminalul Ro-Ro este în bazinul portuar din Portul Bazinul Nou, la danele 39 - 40 aflate pe latura de V și dana 41 aflată pe latura de N-V. Lungimea totală a frontului va fi de 540 m.</p> <p>Platforma de parcare a autovehiculelor se va amenaja pe latura de V.</p>



Îmbarcarea și ieșirea mijloacelor auto din navele specializate se va face prin pupa acestora, la dana 41 situată pe latura de N-V a bazinului, prin intermediul unei rampe metalice mobile (articulată).



Solutia constructiva propusa este urmatoarea:

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ La danele 39 - 40 - cheu vertical fundat pe doua randuri de coloane din beton armat prefabricat introduse prin vibrare, sau un rand de coloane si doua randuri de piloti din beton armat centrifugati, introdusi prin vibrare.</li><li>▶ La dana 41 – cheu specific Ro-Ro.</li></ul> <p>Cheul va fi dotat cu accesoriile de cheu specifice (binte, scari de acces, amortizori etc).</p> <p>Cheurile se executa peste cheul pereat existent si vor fi racordate la utilitati (apa/canal si electrice) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apa la nave si de alimentare cu energie electrica pe perioada stationarii la cheu a acestora.</p> <p><b>Activitatile proiectului sunt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării</li><li>▶ Pregatirea procedurilor de licitatie pentru toate activitatile proiectului</li><li>▶ Elaborare Studiu de fezabilitate</li><li>▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)</li><li>▶ Obținere avize și acorduri</li><li>▶ Elaborare documentații de proiectare fazele PT, DE cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale</li><li>▶ Execuția lucrărilor de construcții, supervizare și asistență tehnică.</li><li>▶ Activitatea de consultanta si asistenta tehnica</li></ul>
<p>C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante</p>	<p>Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul contribuie la obiectivul <b>Strategiei Europa 2020</b> de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.</li><li>▶ Proiectul se aliniaza obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod</li></ul>

	<p>eficient.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul se aliniază <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții.</li></ul> <p>La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</p>
C.4. Impactul socio-economic	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare.</li><li>▶ Beneficii aduse utilizatorilor infrastructurii și facilităților de transport naval prin reducerea timpului de operare a mărfurilor și implicit eficientizarea operațiunilor de transport.</li><li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de atragerea unor fluxuri noi de marfă.</li><li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluvial, maritim și feroviar.</li><li>▶ Beneficiile socio-economice vor fi cuantificate în cadrul analizei cost-beneficiu realizată ca parte din Studiul de Fezabilitate</li></ul>
C.5. Impactul asupra mediului	<p>Impactul principal asupra factorilor de mediu se produce în perioada de execuție a lucrărilor, prin apariția unor surse de poluare a apei, solului și aerului, impactul acestora având un caracter limitat în timp și spațiu (lucrările se realizează în zona portului, departe de zona locuită). Sursele de poluare în perioada de execuție sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ parcul de mașini și utilaje (atât la uscat cât și plutitoare)</li><li>▶ organizarea de șantier</li><li>▶ depozite de materii prime și materiale (depozite de ciment, agregate etc).</li></ul> <p>Lucrările nu introduc efecte negative asupra mediului, ele neavând influențe negative asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau peisajului.</p> <p>Proiectul are efecte pozitive asupra factorilor de mediu prin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ stabilizarea malului</li></ul>



eliminarea emisiei de noxe produse de generatorul destinat consumului propriu de energie, pe perioada staționării navelor.

#### D. Părți implicate și cerințele acestora

##### D.1. Părți implicate

Partile implicate in implementarea proiectului sunt CN APDM Galati, care va avea rolul de a realiza toate lucrarile de infrastructura (cheul de operare, racordul la utilitati - energie electrica si apa/canal) si operatorul portuar care va realiza toate lucrarile de suprastructura aferente cheului (platforma portuara, dotari cu echipamente specifice, sisteme IT)

#### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

##### E.1. Cerințe minime

Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:

- ▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului
- ▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul
- ▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)
- ▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)

#### F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

##### F.1. Riscuri

- ▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.
- ▶ De mediu pe durata lucrărilor de construcții
- ▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație
- ▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)

F.2. Contracte	
<b>G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile</b>	
G.1. Durata	<p>Durata de timp necesara pentru implementarea proiectului este estimata la 30 luni, din care durata de executie a lucrarilor este de aproximativ 12 luni, in functie de obstacolele intervenite in desfasurarea activitatii si de resursele financiare disponibile.</p> <p>Durata de implementare conține perioadele de timp necesare pentru îndeplinirea tuturor activităților (Elaborare Studiu de fezabilitate, Studii teren, Evaluarea impactului asupra mediului – dacă este necesar, Obținere avize, acorduri, autorizații, Accesare finanțare, Achiziții publice servicii și lucrări, Elaborare documentație de proiectare faza Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale, Execuție lucrări de construcții, Consultanță și asistență tehnică pe perioada execuției).</p> <p>Este recomandat ca lucrarile la uscat sa se execute relativ concomitent cu cele de la apa, in lungul frontului, astfel incat executia sa se finalizeze relativ simultan ca sa se poata da in exploatare fara intarzieri.</p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric si geotehnic)</li> <li>▶ Documentație pentru obținere acord/aviz de mediu sau Studiu de impact (după caz)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate asteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma Ro-Ro dotată cu echipamente specifice</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim Lungime L = 540 m</li> <li>▶ Platforma portuara, dotata cu echipamente specifice</li> </ul> <p><b>Indicatori de efect:</b></p>

- ▶ Infrastructura portuara modernizată în vederea diversificării traficului, în condiții competitive
- ▶ Capacitate de operare dezvoltată
- ▶ Conectivitate îmbunătățită în cadrul rețelei de transport naval

## H. Costurile estimate ale proiectului

H.1. Cost total	<p>Costul lucrarilor de infrastructura, care vor fi executate prin grija CN APDM Galati, este estimat preliminar la aproximativ 26,46 mil EURO.</p> <p>Detalierea pe categorii de costuri este urmatoarea:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">7. Amenajarea terenului</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">8. Asigurarea utilitatilor</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">9. Proiectare si inginerie</td> <td style="text-align: right;">1.931.580</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">10. Investitia de baza</td> <td style="text-align: right;">26.460.000</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">11. Alte costuri</td> <td style="text-align: right;">4.101.300</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">12. <u>Teste tehnologice</u></td> <td style="text-align: right;"><u>0</u></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Total Cost (Euro, fara TVA)</td> <td style="text-align: right;">32.492.880</td> </tr> </table> <p>La data intocmirii documentatiilor tehnice pentru executie, cand se va dispune de studii teren si se va stabili solutia constructiva functie de rezultatele calculelor de rezistenta si stabilitate, se va putea face o estimare exacta a costului lucrarilor de constructii.</p> <p>Costul lucrarilor de suprastructura, suportate de operator se va stabili la data intocmirii documentatiilor tehnice si va fi functie de dotarile specifice.</p>	7. Amenajarea terenului	0	8. Asigurarea utilitatilor	0	9. Proiectare si inginerie	1.931.580	10. Investitia de baza	26.460.000	11. Alte costuri	4.101.300	12. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>	Total Cost (Euro, fara TVA)	32.492.880
7. Amenajarea terenului	0														
8. Asigurarea utilitatilor	0														
9. Proiectare si inginerie	1.931.580														
10. Investitia de baza	26.460.000														
11. Alte costuri	4.101.300														
12. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>														
Total Cost (Euro, fara TVA)	32.492.880														

## I. Surse de finanțare identificate

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| I.1. Surse de finanțare | <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Axa prioritară 1, Obiectiv specific 1.3</li> <li>▶ Alături de finanțarea UE, se va pune accent și pe atragerea finanțării private, de ex. prin parteneriate public-private.</li> <li>▶ Contribuția proprie a aplicantului/aplicanților va avea în vedere în primul rând contractarea de împrumuturi de la instituțiile financiare internaționale precum Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) sau Banca Mondială.</li> <li>▶ Buget de stat pentru asigurarea cofinanțării</li> </ul> |
|-------------------------|--|

## ANEXA 6 – Fișă de proiect pentru “Modernizare dana 33 din Portul Docuri”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Modernizare dana 33 din Portul Docuri</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Modernizare infrastructură portuară Reabilitare infrastructură de acces în port</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen mediu:</i> <b>2021-2027</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<p>Având ca obiectiv general consolidarea poziției pe piață și creșterea competitivității portului Galați, CN APDM va implementa un program de reabilitare și modernizare a infrastructurii portuare pe baza structurii și volumelor de marfă prognozate, în colaborare cu operatorii portuari și alți actori relevanți.</p> <p>Strategia de dezvoltare a activităților de manipulare a mărfurilor constă în conversia terminalelor existente în terminale universale și/sau specializate moderne, conform cu prognozele de trafic pentru anumite tipuri de marfa.</p> <p>Îmbunătățirea conexiunilor feroviare și rutiere cu hinterlandul, care vor avea ca efect reducerea costului de transport și creșterea nivelului de eficiență a portului.</p>	
B.2. Obiective specifice	<p>Prin furnizarea unei infrastructuri portuare moderne și fiabile în concordanță cu cerințele pieței și nevoile operatorilor, CN APDM Galați va sprijini și va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ dezvoltarea capacităților de manipulare;</li> <li>▶ atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare mai mare;</li> <li>▶ atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice</li> </ul>	

- ▶ creșterea volumelor de marfă manipulate în Portul Docuri.

Din punct de vedere rutier, este necesara imbunatatirea accesului in Portul Docuri prin Poarta nr. 2.

Din punct de vedere feroviar, a aparut necesitatea reabilitarii liniei cf din lungul danelor 30-33 care deserveste magazia de cereale existenta.

### C. Business Case/ Justificarea proiectului

#### C.1. Necesitatea promovarii proiectului

In ultimele două decenii, portul și orașul Galați au trecut printr-o perioadă de tranziție, reorganizare și reconstrucție a economiei naționale manifestata și în sectorul de transport. Acest proces a adus schimbări substanțiale în economia regională, precum și în cadrul legal și în reformele administrative și financiare.

Deși cererea de transport pe căi navigabile interioare și volumele de trafic s-au redus substanțial, activitățile portuare, transport și construcții navale joacă în continuare un rol major în economia orașului și a regiunii.

Portul Galați a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac provenind de la combinat. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate a combinatului, în prezent anumite zone ale portului nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial.

Portul Galați a fost nevoit să se reorienteze spre atragerea altor tipuri de marfă. Pentru operarea noilor tipuri de marfa, au apărut cerințe noi pentru zonele de manipulare a mărfurilor intrucat facilitățile portuare existente, deși sunt funcționale, nu susțin operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență.

Nevoile de îmbunătățire / extindere a facilităților de manipulare și depozitare pentru mărfuri în vrac solid și mărfuri generale, dar și nevoia de a construi noi facilități pentru manipularea acestora și pentru accesul rutier și CF la frontul de operare au fost evidentiate și în Studiul de piață.

Conexiunile rutiere și feroviare sunt sub cerințele unui port de pe rețeaua TEN-T Centrală, așa cum se menționează în Regulamentul 1315/2013 și în Studiul coridorului Rin-Dunare.

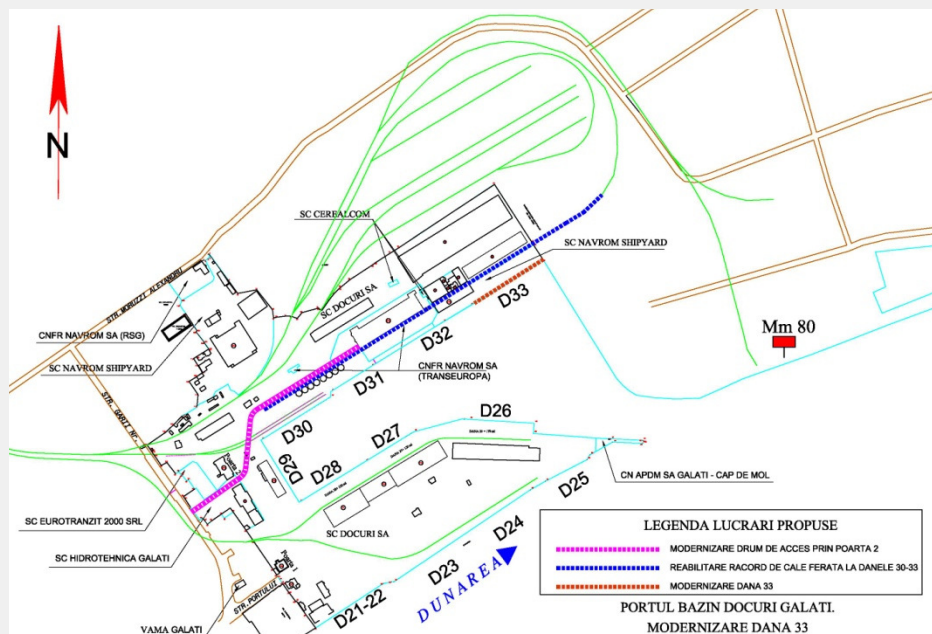
Deși portul beneficiază de o poziție geografică strategică, lipsa conexiunilor eficiente cu hinterlandul poate anula acest avantaj, fiind necesară luarea unor măsuri care să remedieze această deficiență.

Portul Galați este singurul port din Sud Estul Europei care are atât cale ferată cu ecartament larg (1520 mm) cât și normal (1435 mm). Acest lucru reprezintă un avantaj strategic care trebuie valorificat pentru ca Portul Galați să poată deveni un important punct de tranzit pentru mărfurile din state precum Ucraina și Republica Moldova, dar și statele din zona Mării Caspice. Coroborând acest punct forte cu cel prezentat anterior, Portul Galați are avantajul de a fi un punct de conexiune între două sisteme feroviare (1520 mm și 1435 mm), având în același timp acces direct la transportul fluvio-maritim și cel rutier.

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea suprastructurii (platforma, spații de depozitare, echipamente, eventual re tehnologizare) va fi asigurată de operatorul portuar sub supravegherea generală a CN APDM Galați.

Dana propusă a fi modernizată se află în Portul Docuri, fiind ultima dană de pe latura nordică a bazinului portuar:

## C.2. Descrierea proiectului



Lungimea danei va fi de 130 m, lungimea standard a unei dane fluvio-maritime.

Soluția constructivă propusă pentru modernizarea danei este cheu vertical fundat pe două randuri de coloane din beton armat prefabricat introduse prin vibrație, sau un rand de coloane și două randuri de piloni din beton armat centrifugați, introduși prin vibrație (soluție identică cu aceea aplicată la restul frontului de

acostare (danele 30 – 33).

Cheul va fi dotat cu accesoriile de cheu specifice (binte, scari de acces, amortizori etc).

Cheul vertical se va executa peste cheul existent, înglobându-l și va fi racordat la utilități (apă/canal și electricitate) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apă la nave și de alimentare cu energie electrică pe perioada staționării la cheu a acestora.

Pentru conexiunile cu hinterlandul sunt prevăzute următoarele lucrări de infrastructură de acces:

- 1 Drum de acces cu doua benzi de circulatie, cu imbracaminte din beton de ciment, avand o lungime de cca. 400 m si o latime de 7 m. Drumul se desprinde din Strada Garii nr. 8, intra in port in zona Portii 2 si se continua pana in dreptul magaziei de cereale existente. Drumul va fi proiectat pentru Trafic greu.
- 2 Refacerea unei linii cf care a fost dezafectata. Aceasta se va realiza pe acelasi amplasament si cu aceleasi caracteristici ca si linia initiala. Linia va fi o linie industrială ce va avea circa 700 m lungime va fi racordata printr-un aparat de cale (macaz 4) la rețeaua de linii existente in zona docurilor din portul Galați. Linia de cale ferata va fi o linie incalcată (larga cu normala) si va asigura atat ecartament de linie CF normala ( $e=1435$  mm), cat si ecartament de linie CF larga ( $e=1524$  mm). Suprastructura căii ferate se va realiza din materiale noi - șină tip 49 tratată termic, traverse din beton precomprimat și material mărunț metalic pentru prindere directă. La intersecția caii ferate proiectate cu drumurile existente se vor amenaja treceri la nivel.

**Activitățile proiectului sunt:**

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Studiu de fezabilitate
- ▶ Cererea de finanțare
- ▶ Documentațiile pentru avize și acorduri
- ▶ Studiile de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)
- ▶ Proiect tehnic / Detalii de execuție cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale
- ▶ Execuția lucrărilor de construcții,
- ▶ Activitatea de consultanță și asistență tehnică.

<p>C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante</p>	<p>Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul contribuie la obiectivul <b>Strategiei Europa 2020</b> de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.</li><li>▶ Proiectul se aliniază obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient.</li><li>▶ Proiectul se aliniază <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții.</li></ul> <p>La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</p>
<p>C.4. Impactul socio-economic</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare.</li><li>▶ Beneficii aduse utilizatorilor infrastructurii și facilităților de transport naval prin reducerea timpului de operare a mărfurilor și implicit eficientizarea operațiunilor de transport. Modernizarea drumului de acces în port are consecințe benefice pentru toți operatorii portuari, conducând la micșorarea timpului de acces. Reabilitarea caili ferate are impact pozitiv asupra operatorului terminalului de cereale, oferind posibilitatea creșterii traficului pe calea ferată, care are drept consecință micșorarea</li></ul>



	<p>costului de transport. Un impact benefic se va inregistra si asupra operatorilor feroviari, prin cresterea activitatii in aceasta ramura.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de atragerea unor fluxuri noi de marfă.</li> <li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluvial, maritim și feroviar.</li> </ul> <p>Beneficiile socio-economice vor fi cuantificate în cadrul analizei cost-beneficiu realizată ca parte din Studiul de Fezabilitate</p>
<p>C.5. Impactul asupra mediului</p>	<p>Impactul principal asupra factorilor de mediu se produce în perioada de execuție a lucrărilor, prin apariția unor surse de poluare a apei, solului si aerului, impactul acestora având un caracter limitat în timp și spațiu (lucrările se realizează în zona portului, departe de zona locuită). Sursele de poluare în perioada de execuție sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ parcul de mașini si utilaje (atât la uscat cât și plutitoare)</li> <li>▶ organizarea de șantier</li> <li>▶ depozite de materii prime și materiale (depozite de ciment, agregate etc).</li> </ul> <p>Lucările nu introduc efecte negative asupra mediului, ele neavând influențe negative asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau peisajului.</p> <p>Proiectul are efecte pozitive asupra factorilor de mediu prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ stabilizarea malului</li> </ul> <p>eliminarea emisiei de noxe produse de generatorul destinat consumului propriu de energie, pe perioada staționării navelor</p>
<p><b>D. Părți implicate și cerințele acestora</b></p>	
<p>D.1. Părți implicate</p>	<p>Partile implicate in implementarea proiectului sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CN APDM Galați, care va avea rolul de a realiza toate lucrarile de infrastructura (cheul de operare, racordul la utilitati - energie electrica si apa/canal) și accesul auto în port</li> <li>▶ Operatorul portuar care va realiza toate lucrarile de suprastructura aferente cheului (platforma portuara, echipamente, spatii de depozitare).</li> <li>▶ Partile potential implicate in reabilitarea liniei cf sunt: administratorul portului, operatorul terminalului si CN CFR SA.</li> </ul>

### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului</li><li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul</li><li>▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li><li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li></ul>
---------------------	--

### F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu pe durata execuției lucrărilor de construcții</li><li>▶ Riscuri de întârziere – proceduri de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

### G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	<p>Durata de timp necesara pentru implementarea proiectului este de <b>30 luni</b>, din care:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Durata de executie a lucrarilor este de 18 luni, in functie de obstacolele intervenite in desfasurarea activitatii si de resursele financiare disponibile.</li><li>▶ Durata de timp necesara pentru indeplinirea celorlalte activitati ale proiectului, inclusiv evaluarea cererii de finantare, estimata la 12 luni.</li></ul> <p>Este recomandat ca lucrarile la uscat sa se execute relativ concomitent cu cele de</p>
-------------	---

	la apa, in lungul frontului, astfel incat executia sa se finalizeze relativ simultan ca sa se poata da in exploatare fara intarzieri.
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate</li> <li>▶ Documentatiile pentru avize si acorduri</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic, batimetric si geotehnic)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție cu toate documentatiile aferente potrivit legislatiei nationale</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate asteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma portuară dotată cu echipamente</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Volum crescut de mărfuri operate</li> <li>▶ Număr crescut de nave acostate în portul Portul Docuri</li> <li>▶ Refacere racord cf</li> <li>▶ Modernizare racord rutier</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim Lungime L = 130 m</li> <li>▶ Platforma portuara, dotata cu echipamente si spatii de depozitare</li> <li>▶ Drum cu doua benzi avand lungimea de 400 m</li> <li>▶ Linie cf cu ecartament dublu, cu lungimea de 700 m</li> </ul> <p>Capacitatea de operare se va calcula în cadrul Studiului de fezabilitate, în funcție de productivitatea utilajelor de încărcare descărcare. Acestea vor fi recomandate de proiectant, funcție de capacitatea portantă a cheului, în soluția constructivă recomandată.</p> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Infrastructura portuara modernizată în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive (Obiectiv POIM si TEN-T)</li> <li>▶ Capacitate de operare dezvoltată (obiectiv POIM)</li> <li>▶ Conectivitate îmbunătățită în cadrul rețelei de transport naval (obiectiv TEN-T)</li> </ul>

## H. Costurile estimate ale proiectului

H.1. Cost total	Costul lucrarilor de infrastructura, care vor fi executate prin grija CN APDM Galati, este estimat preliminar dupa cum urmeaza:	
	Lucrari de modernizare cheu dana 33	6,37 mil EURO.
	<u>Lucrari de modernizare retea de acces rutier si CF</u>	<u>1,116 mil EURO</u>
	Total	7,486 mil EURO
	Detalierea pe categorii de costuri este urmatoarea:	
	13. Amenajarea terenului	0
	14. Asigurarea utilitatilor	0
	15. Proiectare si inginerie	546.390
	16. Investitia de baza	7.486.000
	17. Alte costuri	1.160.330
18. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>	
Total Cost (Euro, fara TVA)		9.192.720
<p>La data intocmirii documentatiilor tehnice pentru executie, cand se va dispune de studii teren si se va stabili solutia constructiva functie de rezultatele calculelor de rezistenta si stabilitate, se va putea face o estimare exacta a costului lucrarilor de constructii.</p> <p>Costul lucrarilor de suprastructura, suportate de operator se va stabili la data intocmirii documentatiilor tehnice si va fi functie de dotarile specifice.</p>		

### I. Surse de finanțare identificate

I.1. Surse de finanțare	Proiectul este propus pentru implementare în perioada de programare 2021-2027 și se va intenționa accesarea de fonduri europene puse la dispoziție în cadrul financiar respectiv.
-------------------------	---



## ANEXA 7 – Fișă de proiect pentru “Reabilitare infrastructură portuară, dana 21”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Reabilitare infrastructura portuara, dana 21</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Reabilitare</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen scurt:</i> <b>2015-2020</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<p>Avand ca obiectiv general consolidarea poziției pe piață și creșterea competitivității, CN APDM Galați va implementa un program de reabilitare și modernizare a infrastructurii portuare pe baza structurii și volumelor de marfă prognozate, în colaborare cu operatorii portuari și alți actori relevanți.</p> <p>Reabilitarea infrastructurii și a suprastructurii portuare sunt acțiuni care fac parte din planul de investiții al CN APDM Galați pentru următorii ani, având ca opțiuni de finanțare investiție proprie, credite, contribuție de stat și/ sau UE etc.</p>	
B.2. Obiective specifice	<p>Prin furnizarea unei infrastructuri portuare moderne și fiabile în concordanță cu cerințele pieței și nevoile operatorilor, CN APDM Galați va sprijini și va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ dezvoltarea cu succes a capacităților de manipulare;</li> <li>▶ atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare mai mare;</li> <li>▶ atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice</li> <li>▶ creșterea volumelor de marfă manipulate în Portul Comercial</li> </ul>	
<b>C. Business Case/ Justificarea proiectului</b>		

<p>C.1. Necesitatea promovării proiectului</p>	<p>In ultimele două decenii, portul și orașul Galați au trecut printr-o perioadă de tranziție, reorganizare și reconstrucție a economiei naționale manifestata și în sectorul de transport. Acest proces a adus schimbări substanțiale în economia regională, precum și în cadrul legal și în reformele administrative și financiare.</p> <p>Deși cererea de transport pe căi navigabile interioare și volumele de trafic s-au redus substanțial, activitățile portuare, transport și construcții navale joacă în continuare un rol major în economia orașului și a regiunii.</p> <p>Portul Galați a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac provenind de la combinat. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate a combinatului, în prezent anumite zone ale portului nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial.</p> <p>Portul Galați a fost nevoit să se reorienteze spre atragerea altor tipuri de marfă. Pentru operarea noilor tipuri de marfa, au apărut cerințe noi pentru zonele de manipulare a mărfurilor intrucat facilitățile portuare existente, deși sunt funcționale, nu susțin operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență.</p> <p>Nevoile de îmbunătățire / extindere a facilităților de manipulare și depozitare, dar și nevoia de a construi noi facilități pentru manipularea acestora au fost evidentiaste și în Studiul de piață.</p> <p>Proiectul este propus pe baza structurii și volumului de marfă prognozat, în colaborare cu operatorul portuar.</p>
<p>C.2. Descrierea proiectului</p>	<p>Pe baza cadrului stabilit de CN APDM Galați pentru dezvoltarea generală a portului, operatorul portuar va dezvolta zonele destinate activităților portuare.</p> <p>CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea suprastructurii va fi asigurată de operatorul portuar sub supravegherea generală a CN APDM Galați.</p> <p>Dezvoltarea suprastructurii va consta în: amenajarea platformei, dotarea cu echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor și amenajarea spațiilor de depozitare.</p> <p>Dana propusa a fi reabilitata se afla în zona portului Comercial, la limita aval a acestuia, în apropiere de fosta Pescarie:</p>



Lungimea totala a frontului de acostare la Dunare va fi de 130 m.

Solutia constructiva propusa este reabilitare/restaurare cheu istoric tip Anghel Saligny, cu pastrarea valorii istorice de patrimoniu (vechime peste 100 ani).

Cheul va fi dotat cu accesoriile de cheu specifice (binte, scari de acces, amortizori, scondri, locasuri de scondri, eventual ancastrament si pasarela etc).

Cheul va fi racordat la utilități (apă/canal și electricitate) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apă la nave și de alimentare cu energie electrică pe perioada staționării la cheu a acestora.

**Activitățile proiectului** sunt:

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări
- ▶ Studiu de fezabilitate
- ▶ Cererea de finanțare
- ▶ Documentatiile pentru avize si acorduri
- ▶ Studiile de teren (topohidrografic, batimetric si geotehnic)
- ▶ Proiect tehnic / Detalii de executie cu toate documentatiile aferente potrivit legislatiei nationale
- ▶ Executia lucrarilor de constructii,

	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Activitatea de consultanta si asistenta tehnica.</li></ul>
C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante	<p>Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul contribuie la obiectivul <b>Strategiei Europa 2020</b> de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.</li><li>▶ Proiectul se aliniază obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient.</li><li>▶ Proiectul se aliniază <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții.</li></ul> <p>La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</p>
C.4. Impactul socio-economic	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare.</li><li>▶ Beneficii aduse utilizatorilor infrastructurii și facilităților de transport naval prin reducerea timpului de operare a mărfurilor și implicit eficientizarea operațiunilor de transport.</li><li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de</li></ul>



	<p>atragera unor fluxuri noi de marfă.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluvial, maritim și feroviar.</li> </ul> <p>Beneficiile socio-economice vor fi cuantificate în cadrul analizei cost-beneficiu realizată ca parte din Studiul de Fezabilitate</p>
--	---

C.5. Impactul asupra mediului	<p>Impactul principal asupra factorilor de mediu se produce în perioada de execuție a lucrărilor, prin apariția unor surse de poluare a apei, solului și aerului, impactul acestora având un caracter limitat în timp și spațiu (lucrările se realizează în zona portului, departe de zona locuită). Sursele de poluare în perioada de execuție sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ parcul de mașini și utilaje (atât la uscat cât și plutitoare)</li> <li>▶ organizarea de șantier</li> <li>▶ depozite de materii prime și materiale (depozite de ciment, agregate etc).</li> </ul> <p>Lucările nu introduc efecte negative asupra mediului, ele neavând influențe negative asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau peisajului.</p> <p>Proiectul are efecte pozitive asupra factorilor de mediu prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ stabilizarea malului</li> </ul> <p>eliminarea emisiei de noxe produse de generatorul destinat consumului propriu de energie, pe perioada staționării navelor.</p>
-------------------------------	---

#### D. Părți implicate și cerințele acestora

D.1. Părți implicate	<p>Partile implicate in implementarea proiectului sunt CN APDM Galati, care va avea rolul de a realiza toate lucrarile de infrastructura (cheul de operare, racordul la utilitati - energie electrica si apa/canal) si operatorul portuar care va realiza toate lucrarile de suprastructura aferente cheului (platforma portuara, echipamente, spatii de depozitare).</p>
----------------------	---

#### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea</li> </ul>
---------------------	--

	<p>proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul</li> <li>▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li> <li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li> </ul>
--	--

### F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li> <li>▶ De mediu pe durata execuției lucrărilor de construcții</li> <li>▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li> <li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li> </ul>
F.2. Contracte	

### G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	<p>Durata de executie a lucrarilor este de 8 luni, in functie de obstacolele intervenite in desfasurarea activitatii si de resursele financiare disponibile.</p> <p>La aceasta se adauga durata necesara pentru indeplinirea celorlalte activitati ale proiectului, inclusiv evaluarea cererii de finantare, estimata la 10 luni.</p> <p><b>Ca urmare, durata de timp necesara pentru implementarea proiectului este de 18 luni.</b></p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate</li> <li>▶ Documentatiile pentru avize si acorduri</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic, batimetric si geotehnic)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție cu toate documentatiile aferente potrivit legislatiei nationale</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate asteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Volum crescut de mărfuri operate</li> <li>▶ Număr crescut de nave acostate</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reabilitare cheu fluvio-maritim Lungime L = 130 m</li> <li>▶ Platforma portuara, dotata cu echipamente si re tehnologizata</li> </ul> <p>Capacitatea de operare se va calcula în cadrul Studiului de fezabilitate, în funcție de productivitatea utilajelor de încărcare descărcare. Acestea vor fi recomandate de proiectant, funcție de capacitatea portantă a cheului, în soluția constructivă recomandată.</p> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Infrastructura portuara modernizată în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive (Obiectiv POIM si TEN-T)</li> <li>▶ Capacitate de operare dezvoltată (obiectiv POIM)</li> <li>▶ Conectivitate îmbunătățită în cadrul rețelei de transport naval (obiectiv TEN-T)</li> </ul>

## H. Costurile estimate ale proiectului

	<p>Costul lucrarilor de infrastructura, care vor fi executate prin grija CN APDM Galati, este estimat preliminar la aproximativ 3,36 mil EURO.</p> <p>Detalierea pe categorii de costuri este urmatoarea:</p>	
H.1. Cost total	19. Amenajarea terenului	0
	20. Asigurarea utilitatilor	0
	21. Proiectare si inginerie	245.280
	22. Investitia de baza	3.360.000
	23. Alte costuri	520.800
	24. <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>
	<b>Total Cost (Euro fara TVA)</b>	<b>4.126.080</b>

La data intocmirii documentatiilor tehnice pentru executie, cand se va dispune de studii teren si se va stabili solutia constructiva functie de rezultatele calculelor de rezistenta si stabilitate, se va putea face o estimare exacta a costului lucrarilor de constructii.

Costul lucrarilor de suprastructura, suportate de operator se va stabili la data intocmirii documentatiilor tehnice si va fi functie de dotarile specifice.

### **I. Surse de finanțare identificate**

#### **I.1. Surse de finanțare**

Proiectul este propus pentru implementare în perioada de programare 2021-2027 și se va intenționa accesarea de fonduri europene puse la dispoziție în cadrul financiar respectiv.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## ANEXA 8 – Fișă de proiect pentru “Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare și valorificare turistică”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>  <i>(in conformitate cu precizarile din „Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica“, intocmit de SC Atelier 3D SRL in anul 2006)</i>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Terminal de pasageri in portul Comercial vechi</b> (Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica - Proiectul GaVic in parteneriat public-privat cu Primaria Municipiului Galati)	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Investitie noua in suprastructura si modernizare infrastructura</b> Investitia va fi realizata prin modernizarea infrastructurii portuare existente si lucrari noi de suprastructura	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen mediu/lung:</i> <b>2021-2027/2028-2035</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	Prin Planul strategic de dezvoltare a portului Galati s-au stabilit obiectivele generale cu orizont de realizare în anul 2035. Printre acestea se afla si dezvoltarea traficului de pasageri in portul Galati.  Realizarea unui Terminal de pasageri in portul Galati este o masura necesara pentru a asigura integrarea portului în fluxurile internaționale de pasageri.	
B.2. Obiective specifice	Proiectul „Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica” se incadreaza intr-un program al dezvoltarii dunarene denumit „DonauHanse”, initiat de Primaria Viena si finantat de Comisia Europeana, la care participa 20 orase-port si la care Municipiul Galati este parte.	

	<p>Poroiectul GaVic (Galati Visitor Center) este unul dintre cele 4 proiecte propuse si retinute in domeniul turismului, in cadrul Proiectului European DonauHanse”.</p> <p>Prin realizarea unui terminal de pasageri in portul Galati, in amplasamentul propus in portul Comercial, s-ar revitaliza aceasta zona, pentru utilizare în scop comercial și de agrement.</p>
--	---

### C. Business Case/ Justificarea proiectului

C.1. Necesitatea promovării proiectului	<p>Galati Visitor Center – Centrul pentru vizitatorii de pe Dunăre, va avea ca rezultate următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ oprirea la Galați a navelor de croazieră străine care trec spre Delta Dunării</li><li>▶ oferirea unui număr sporit de atracții turistice</li><li>▶ crearea unui punct de interes turistic deosebit, capabil sa fie inclus in rețeaua de programe turistice ale Europei</li><li>▶ dublarea numarului de turisti care vin la Galati.</li></ul>
C.2. Descrierea proiectului	<p>Prin tema de proiectare, proiectul consta in realizarea unei zone peri-portuare si peri-centrale cu doua functiuni esentiale:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Zona cu dotari pentru comert, alimentatie publica si petrecere a timpului liber pentru locuitorii orasului</li><li>▶ Zona de acces / receptie a turistilor aflati in tranzit pe Dunare</li></ul> <p>Pentru realizarea acestor obiective s-au avut in vedere urmatoarele:</p> <p>Amplasamentul:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ platforma portuara dintre Palatul Navigatiei si fosta Pescarie</li></ul> <p>Activitati:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ conversia Pescariei intr-un Mall cu profil pescaresc</li><li>▶ conversia spatiilor cu alte destinatii de la parterurile blocurilor din zona portului comercial in functiuni compatibile cu viitorul profil al zonei</li><li>▶ conversia locuintelor individuale din spatele frontului de blocuri in acelasi sens</li></ul> <p>La initiativa CN APDM SA Galati, pe terenul pus la dispozitie de catre aceasta s-a propus realizarea urmatoarelor lucrari:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ cladire pentru sosiri si plecari internationale – TERMINAL CALATORI</li><li>▶ LUCRARI DE AMENAJARI PORTUARE care vor cuprinde</li></ul>

- Lucrari hidrotehnice de reabilitare/restaurare cheu istoric tip Anghel Saligny, cu pastrarea valorii istorice de patrimoniu, constand in aducerea cheurilor la starea corespunzatoare din punct de vedere tehnic si al sigurantei in exploatare si valorificarea solutiei tehnice cu vechime de 167 ani, prin: refacere pereu, refacere prism de anrocamente si borduri, reparare zidarie cheu vertical, refacere coronament etc  
(L = 300 m)
- La doua dintre dane se vor amenaja structuri de apunare cu: ponton de acostare, pasarela, ancastramente, cate doi scondri, cate doua locasuri de scondri, accesorii de cheu si cai de acces.
- Dragaje pentru asigurarea adancimii necesare la dane

► un CLUB DE YACHTING

Proiectul „Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica”, al carui studiu de fezabilitate a fost elaborat, s-a propus a fi realizat in doua etape:

Etapa A - Amenajarea platformei portuare:

A1 VISITOR CENTER

A2 A2.1 TERMINAL PENTRU CALATORI

A2.2 CLUB DE YACHTING

A2.3 AMENAJARI PORTUARE

A3 ZONA DE DOTARI

Etapa B - Conversia Pescariei intr-un Mall cu profil pescareesc

Etapa C - Conversia spatiilor cu alte destinatii de la parterurile blocurilor din zona portului comercial in functiuni compatibile cu viitorul profil al zonei

Etapa D - Conversia locuintelor individuale din spatele frontului de blocuri in acelasi sens



Datele tehnice ale cladirilor propuse a se executa sunt:

etapa	obiectul	regim de inaltime	Ac (mp)	Ad (mp)
A1	Ob. A1: VISITOR CENTER	P+M	200	310
A2	Ob. A2.1 : TERMINAL PENTRU CALATORI	P+M	400	500
	Ob. A2.2 : CLUB YAHTING	P+M	100	248
A3	Ob. A3.1 : MAGAZINE	P	360	360
	Ob. A3.2 : ALIMENTATIE PUBLICA RESTAURANTE	P+1E	970	2000
	Ob. A3.2 : CAFE-BAR	P+1E	730	950
parter	Ob. A3.3. : BIROURI /CAZARE cu MAGAZINE SI PARKING			
	PARKING	P	750	750
	MAGAZINE	P	330	330
	BIROURI / CAZARE	P+2E	560	3000



<b>B</b>	<b>RECONVERSIE PESCARIE VECHIE</b>	P, P+1E	3500	4000
<b>C</b>	<b>RECONVERSIE SPATII PARTER BLOC</b>	P – in blocuri P + 4E	5400 x50%	2700
<b>D</b>	<b>RECONVERSIE LOCUINTE INDIV.</b>	P, P + 1E	2000	3000
<b>Total</b>			<b>12 600</b>	<b>18 148</b>

Sursa: *Studiu de fezabilitate pentru „Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica“*

Toate cladirile vor avea conexiune la rețeaua de apa/canal si alimentare cu gaz metan, cu urmatoarele lungimi, stabilite prin studiul de fezabilitate pentru „Portul Comercial vechi - Cheiul istoric - Promovare si valorificare turistica“:

Retea de apa: lungime totala 950 m

Retea de canalizare: lungime totala 990 m

Retea de alimentare cu gaz metan: lungime totala 950 m

**Activitatile proiectului sunt:**

- ▶ Studiu de fezabilitate
- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării
- ▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii si lucrari
- ▶ Documentatiile pentru avize si acorduri
- ▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric si geotehnic)
- ▶ Proiect tehnic / Detalii de executie cu toate documentatiile aferente potrivit legislatiei nationale
- ▶ Executia lucrarilor de constructii,
- ▶ Activitatea de consultanta si asistenta tehnica.

C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante

**Cartea Alba a Transporturilor, orizont 2050** are printre obiectivele sale specifice transferul a 50% din deplasările de pasageri și mărfuri interurbane pe distanță medie de la transportul rutier la cel feroviar și naval. Terminalul de pasageri propus a se realiza in portul Galati, port cu conectivitate multimodala (căi ferate, rețea rutieră și căi navigabile), va avea un rol specific in viitorul transport european si pan-european de pasageri.

Portul Galați va trebui să implementeze măsuri corespunzătoare pentru a asigura

	<p>toate cerințele pentru porturile maritime, stabilite în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și al Consiliului până în anul 2030. Una dintre aceste cerințe este ca până în anul 2030 volumul traficului total anual de pasageri derulat în port să depășească 0,1% din volumul traficului total anual de pasageri al tuturor porturilor maritime din Uniune.</p> <p><b>Strategia pentru un sistem de transport durabil 2007-2013, 2020, 2030</b> stabilește măsurile pentru dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport, prin îndeplinirea cărora se așteaptă să se obțină o serie de beneficii, printre care creșterea capacității de transport, siguranței și securității pasagerilor. Realizarea terminalului de pasageri în portul Galați este o investiție care ar duce la îndeplinirea acestui obiectiv.</p> <p>Pe plan regional și local, <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> are ca obiectiv general acela de a promova dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții. Un obiectiv specific cu impact asupra portului Galați este dezvoltarea porturilor cu scopul de a le integra în fluxurile de trafic de mărfuri și pasageri. Prin urmare, realizarea terminalului de pasageri în portul Galați se încadrează și în contextul acestei strategii.</p>
C.4. Impactul socio-economic	Proiectul va avea un impact socio-economic deosebit atât prin punerea în valoare a zonei istorice a portului cât și prin crearea de locuri de muncă în zona de agrement, zona turistică și de alimentație publică.
C.5. Impactul asupra mediului	Proiectul nu are impact negativ asupra mediului. Impactul pozitiv al proiectului s-ar putea exprima prin faptul că în urma reabilitării, cheul istoric realizat de Anghel Saligny în urma cu 167 ani va fi pus în valoare.
<p><b>D. Părți implicate și cerințele acestora</b></p>	
D.1. Părți implicate	<p>Partile potențial implicate în dezvoltarea terminalului de pasageri sunt Consiliul Local Galați și CN APDM SA Galați, propunându-se următorul concept de asociere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Proiectarea și finanțarea investiției să se realizeze de către Consiliul Local Galați, prin accesarea unei finanțări europene (fonduri structurale)</li> <li>▶ CN APDM SA Galați intră în parteneriat cu terenul aferent și zona de acostare, a cărei amenajare se va finanța prin proiect.</li> </ul>

### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

E.1. Cerințe minime	<p>Pentru realizarea proiectului vor trebui luate în considerare aspectele de planificare urbană, stabilite de autoritățile locale.</p> <p>Atragerea de investiții private pentru dezvoltarea terminalului de pasageri sau constituirea de parteneriate public - private pentru finanțare vor reprezenta puncte cheie în vederea implementării.</p> <p>Va fi necesară analiza fezabilității financiare și economice a mai multor scenarii de revitalizare a structurilor urbane interne. Aceasta va permite CN APDM și Municipality să redezvolte Vechiul Port Comercial prin combinarea funcțiilor originale ale portului cu alte tipuri de exploatare, precum spații de cazare, comerț, întreprinderi mici, birouri, agrement.</p> <p>CN APDM SA Galati va trebui sa-si creeze un plan de afaceri pentru dezvoltarea transportului de pasageri. In acest scop, va investiga cererea existentă pentru transportul de pasageri către și dinspre Galați (transport public etc.) și direcția fluxurilor de pasageri. Facilitatile create vor fi dimensionate functie de rezultatele acestor investigatii.</p>
---------------------	---

### F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de construcții neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu</li><li>▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

### G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	Durata estimată pentru implementarea proiectului este de aproximativ
-------------	--

	30 luni, conform urmatoarei esalonari: Studii teren, proiectare, obtinere de avize Executie Alte activitati ale proiectului	8 luni 12 luni. 10 luni
G.2. Livrabile		
G.3. Rezultate asteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma portuară cu zona de petrecere a timpului liber</li> <li>▶ Cladiri noi</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Număr crescut de nave de pasageri</li> </ul>	
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori fizici:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reabilitare cheu istoric tip Anghel Saligny      300 m</li> <li>▶ Cladiri (noi si conversie cladiri vechi)</li> <li style="padding-left: 40px;">Suprafata construita      12.600 mp</li> <li style="padding-left: 40px;">Suprafata desfasurata      18.148 mp</li> <li>▶ Racord retea de apa:      lungime totala 950 m</li> <li>▶ Racord retea de canalizare:      lungime totala 990 m</li> <li>▶ Racord retea gaz metan: lungime totala 950 m</li> </ul> <p><b>Indicatori de efect:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Infrastructura portuara modernizată in vederea atragerii traficului de pasageri</li> </ul>	
<b>H. Costurile estimate ale proiectului</b>		
H.1. Cost total	<p>Se poate estima un cost preliminar, pe baza costurilor unitare tipice pentru fiecare categorie de lucrari, astfel:</p> <p><b>Investitie CN APDM Galati:</b></p> <p><b>Lucrari de amenajari portuare</b></p>	

	<b>(hidrotehnice si retele de utilitati)</b>	<b>9,365 mil EURO</b>
	Investitie parteneri (Consiliul Local Galati):	
	Dotari pentru comert, alimentatie publica	
	si petrecere a timpului liber	<u>9,9 mil EURO</u>
	<b>TOTAL</b>	<b>19,265 mil EURO</b>
	Detalierea pe categorii de costuri a investitiei este urmatoarea:	
	1 Amenajarea terenului	38.530
	2 Asigurarea utilitatilor	0
	3 Proiectare si inginerie	1.081.575
	4 Investitia de baza	19.265.000
	5 Alte costuri	2.986.075
	6 <u>Teste tehnologice</u>	<u>0</u>
	Total Cost (Euro, fara TVA)	23.371.180
	Din care: CN APDM Galati	11,36 mil EURO
	Partener	12,01 mil EURO
	Elementele prezentate mai sus ar trebui considerate ca fiind calculul preliminar al costurilor de investitii. Fiecare dintre costurile identificate se poate modifica semnificativ dupa detalierea proiectului. O astfel de analiza ar trebui efectuata la nivelul Studiului de Fezabilitate, cand se dispune de studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric si geotehnic) si se stabilesc solutiile constructive, pe baza carora se poate face o estimare mai exacta a cantitatilor de lucrari).	

## I. Surse de finanțare identificate

I.1. Surse de finanțare	<p>Acest proiect va fi realizat în realizat în parteneriat între Consiliul Local Galați și CN APDM.</p> <p>Proiectarea si finantarea investitiei se vor realiza de catre Consiliul Local Galati, prin accesarea de finanțare europeană. Investiția finanțată presupune reabilitarea construcțiilor hidrotehnice ale cheului, inclusiv degajarea de aluviuni a platformei inferioare.</p> <p>CN APDM va pune la dispoziție terenul aferent și zona de acostare.</p> <p>Exploatarea complexului se va face în comun, inclusiv organizarea în regim</p>
-------------------------	--

public-privat a serviciilor turistice din zona respectivă.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

## ANEXA 9 – Fișă de proiect pentru “Terminal de cereale și mărfuri generale în portul Mineralier, prin conversia unora dintre danele existente”

<b>FIȘĂ DE PROIECT</b>		<b>TBD.</b>
<b>A. Proiect</b>		
A.1. Titlul Proiectului	<b>Terminal de cereale si marfuri generale in portul Mineralier, prin conversia unora dintre danele existente</b>	
A.2. Tipul Proiectului	<b>Modernizare infrastructura portuara Reabilitare infrastructura de acces in port</b>	
A.3. Orizont de implementare	<i>Termen scurt/mediu:</i> <b>2015-2020 (etapa I) și 2021-2027 (etapa II)</b>	
<b>B. Obiective</b>		
B1. Obiective generale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare pe baza structurii și volumelor de marfă prognozate, în colaborare cu operatorii portuari și alți actori relevanți.</li> <li>▶ Conversia terminalelor existente în terminale universale și/sau specializate moderne, conform cu prognozele de trafic pentru anumite tipuri de marfa.</li> <li>▶ Îmbunătățirea conexiunilor feroviare și rutiere cu hinterlandul, care vor avea ca efect reducerea costului de transport și creșterea nivelului de eficiență a portului.</li> </ul>	
B.2. Obiective specifice	<p>Prin furnizarea unei infrastructuri portuare moderne și fiabile în concordanță cu cerințele pieței și nevoile operatorilor, CN APDM Galați va sprijini și va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ dezvoltarea cu succes a capacităților de manipulare;</li> <li>▶ atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare mai mare;</li> <li>▶ atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice</li> <li>▶ creșterea volumelor de marfă manipulate în Portul Galați.</li> </ul>	

Din punct de vedere rutier, este necesara imbunatatirea accesului in Portul Mineralier prin Poarta nr. 2.

Din punct de vedere feroviar, a aparut necesitatea realizarii unei noi linii cf in lungul danelor 10-13, pentru a deservi noul terminal de marfuri generale din danele 7 – 8 si 9-10.

### C. Business Case/ Justificarea proiectului

#### C.1. Necesitatea promovarii proiectului

In ultimele doua decenii, portul și orașul Galați au trecut printr-o perioadă de tranziție, reorganizare și reconstrucție a economiei naționale manifestata și în sectorul de transport. Acest proces a adus schimbări substanțiale în economia regională, precum și în cadrul legal și în reformele administrative și financiare.

Deși cererea de transport pe căi navigabile interioare și volumele de trafic s-au redus substanțial, activitățile portuare, transport și construcții navale joacă în continuare un rol major în economia orașului și a regiunii.

Portul Galați a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac provenind de la combinat. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate a combinatului, în prezent anumite zone ale portului nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial.

Portul Galați a fost nevoit să se reorienteze spre atragerea altor tipuri de marfă. Pentru operarea noilor tipuri de marfa, au apărut cerințe noi pentru zonele de manipulare a mărfurilor intrucat facilitățile portuare existente, deși sunt funcționale, nu susțin operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență.

Nevoile de îmbunătățire / extindere a facilităților de manipulare și depozitare pentru mărfuri în vrac solid și marfuri generale, dar și nevoia de a construi noi facilități pentru manipularea acestora și pentru accesul rutier și CF la frontul de operare au fost evidentiate și în Studiul de piață.

Conexiunile rutiere și feroviare sunt sub cerințele unui port de pe rețeaua TEN-T Centrală, așa cum se menționează în Regulamentul 1315/2013 și în Studiul Coridorului TEN-T Rin-Dunăre.

Deși portul beneficiază de o poziție geografică strategică, lipsa conexiunilor eficiente cu hinterlandul poate anula acest avantaj, fiind necesară luarea unor măsuri care să remedieze această deficiență.



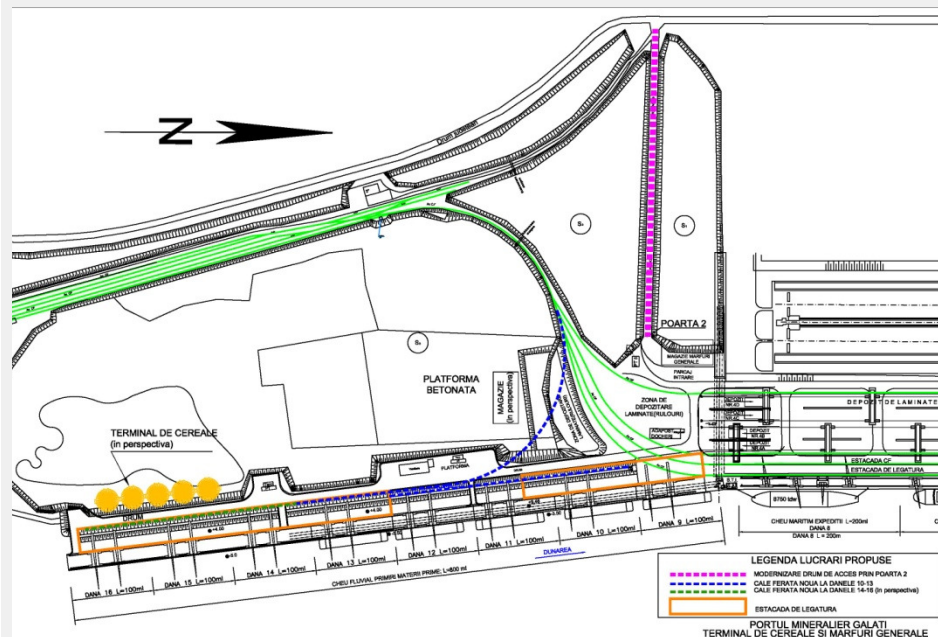
Portul Galați este singurul port din Sud Estul Europei care are atât cale ferată cu ecartament larg (1520 mm) cât și normal (1435 mm). Acest lucru reprezintă un avantaj strategic care trebuie valorificat pentru ca Portul Galați să poată deveni un important punct de tranzit pentru mărfurile din state precum Ucraina și Republica Moldova, dar și statele din zona Mării Caspice. Coroborând acest punct forte cu cel prezentat anterior, Portul Galați are avantajul de a fi un punct de conexiune între două sisteme feroviare (1520 mm și 1435 mm), având în același timp acces direct la transportul fluvio-maritim și cel rutier.

Pe baza cadrului stabilit de CN APDM Galați pentru dezvoltarea generală a portului, operatorul portuar va dezvolta zonele destinate activităților portuare.

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea suprastructurii (platforma, spații de depozitare, echipamente, rețehnologizare) va fi asigurată de operatorul portuar sub supravegherea generală a CN APDM Galați.

Danele care fac obiectul proiectului sunt amplasate în Portul Mineralier Galați:

## C.2. Descrierea proiectului



Lucrările de infrastructură portuară propuse a fi realizate prin grija CN APDM Galați, care fac obiectul proiectului, sunt:

- Reabilitare accesorii de cheu la dănelor 7 – 8, 9 – 10, constând în

amortizori, binte de acostare;

- ▶ Modernizare dane 9 – 10 in vederea conversiei in terminal de marfuri generale, prin completarea platformei estacada dintre platforma cheului si platforma portuara situata pe malul natural;
- ▶ Conversie dane 13 - 16 in terminal de cereale, prin completarea platformei estacada dintre platforma cheului si platforma portuara situata pe malul natural

Solutia constructiva propusa pentru completarea platformei estacada este identica cu aceea existenta la danele 7 – 8, respectiv platforma speciala, fundata pe coloane.

Lucrarile de suprastructura, propuse a fi realizate de operator sunt:

- ▶ Spatii de depozitare (magazii) la danele 7 – 8 pentru marfuri generale
- ▶ Achizitie utilaje (macarale, stivuitoare etc), specifice pentru marfuri generale pentru danele 7 – 8 si 9 – 10;
- ▶ Achizitie echipamente de cheu (banda transportoare), cu tehnologizare specifica si utilaje specifice terminalului de cereale, silozuri de cereale, pentru danele 13 - 16

Dotarea cu echipamente si utilaje se va face in concordanta cu conditiile impuse prin documentatia de proiectare pentru terminale, pentru a nu pune in pericol stabilitatea platformelor si a cheurilor.

Toate danele vor fi racordate la utilitati (apa/canal si electrice) pentru a furniza serviciile de alimentare cu apa la nave si de alimentare cu energie electrica pe perioada stationarii la cheu a acestora.

Pentru conexiunile cu hinterlandul sunt prevazute urmatoarele lucrari de infrastructura de acces:

- ▶ drum de acces cu doua benzi de circulatie, cu imbracaminte din beton de ciment, avand o lungime de cca. 400 m si o latime de 7 m. Drumul se desprinde din drumul national 22B, intra in port in zona Portii 2 si va face legatura cu drumurile si platformele existente. Drumul va fi proiectat pentru Trafic greu.
- ▶ linie cf noua care sa deserveasca danele 9 – 10 - 13 (L = 840 m), cu prelungire pana in capatul danei 16 (L = 260 m). Linia va fi o linie industriala ce va avea circa 1.100 m lungime totala (danele 9 – 16) si va fi racordata printr-un aparat de cale la linia de racord existenta. Linia de cale ferata va fi o linie simpla cu ecartament normal (e = 1435 mm). Suprastructura căii ferate se va realiza din materiale noi - șină tip 49 tratată termic, traverse din beton precomprimat și material mărunt metalic pentru prindere directa. La intersecția caii ferate proiectate cu drumurile existente se vor amenaja treceri la nivel.

**Activitatile proiectului sunt:**

- ▶ Management de proiect pentru pregătirea proiectului, obținerea

	<p>finanțării, monitorizarea execuției proiectului și managementul finanțării</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Realizarea achizițiilor publice de servicii și lucrări</li><li>▶ Elaborare Studiu de fezabilitate</li><li>▶ Elaborare Studii de teren (topohidrografic, batimetric și geotehnic)</li><li>▶ Obținere avize și acorduri</li><li>▶ Elaborare documentații de proiectare fazele PT, DE cu toate documentațiile aferente potrivit legislației naționale</li><li>▶ Execuția lucrărilor de construcții,</li><li>▶ Activitatea de consultanță și asistență tehnică.</li></ul>
<p>C.3. Contribuția la politicile și strategiile relevante</p>	<p>Proiectul este aliniat și contribuie direct la obiectivele și direcțiile de acțiune incluse în politicile și strategiile relevante la nivel european și național, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Proiectul contribuie la obiectivul <b>Strategiei Europa 2020</b> de creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă.</li><li>▶ Proiectul se aliază obiectivului general al <b>Cărții Albe a Transporturilor</b> prin promovarea transportului naval, ca mod de transport sustenabil, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</li><li>▶ Proiectul contribuie la îndeplinirea cerințelor incluse în <b>Regulamentul TEN-T nr 1315/2013</b> al Parlamentului European și Consiliului privind rețeaua de transport europeană, respectiv prin promovarea lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport naval.</li><li>▶ Proiectul este aliniat <b>Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și Planului de Acțiune (Domeniul prioritar 1a)</b> aferent, prin susținerea mobilității și multimodalității în regiunea Dunării.</li><li>▶ La nivel național, proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice ale <b>MPGT</b>, prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient.</li><li>▶ Proiectul se aliază <b>Strategiei naționale pentru un sistem de transport durabil</b>, ducând la asigurarea condițiilor de infrastructură de transport moderne și durabile</li><li>▶ La nivel regional, proiectul contribuie la <b>Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României</b> care promovează dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, cu scopul pe termen lung de a deveni o regiune competitivă și atractivă pentru investiții.</li></ul> <p>La nivel local, proiectul este încadrat în <b>PIDU Galați</b>, care își propune construcția de noi infrastructuri de transport și modernizarea celor existente.</p>

<p>C.4. Impactul socio-economic</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Crearea directă de noi locuri de muncă în timpul realizării investiției și în perioada de operare. Proiectul va crea condiții pentru atragerea furnizorilor de servicii de logistică ceea ce va crea locuri de muncă suplimentare.</li><li>▶ Beneficii aduse utilizatorilor infrastructurii și facilităților de transport naval prin reducerea timpului de operare a mărfurilor și implicit eficientizarea operațiunilor de transport. Modernizarea drumului de acces în port are consecințe benefice pentru toți operatorii portuari, conducând la micșorarea timpului de acces. Extinderea rețelei de căi ferate are impact pozitiv asupra operatorului terminalului, oferind posibilitatea creșterii traficului pe calea ferată, care are drept consecință micșorarea costului de transport. Un impact benefic se va înregistra și asupra operatorilor feroviari, prin creșterea activității în această ramură.</li><li>▶ Beneficii aduse investitorului prin creșterea cifrei de afaceri generată de atragerea unor fluxuri noi de marfă.</li><li>▶ Beneficii de mediu, generate de transferul fluxurilor de mărfuri de la modul rutier la moduri de transport mai sustenabile din punctul de vedere al impactului asupra mediului, cum sunt cel fluviat, maritim și feroviar.</li></ul> <p>Beneficiile socio-economice vor fi cuantificate în cadrul analizei cost-beneficiu realizată ca parte din Studiul de Fezabilitate</p>
<p>C.5. Impactul asupra mediului</p>	<p>Impactul principal asupra factorilor de mediu se produce în perioada de execuție a lucrărilor, prin apariția unor surse de poluare a apei, solului și aerului, impactul acestora având un caracter limitat în timp și spațiu (lucrările se realizează în zona portului, departe de zona locuită). Sursele de poluare în perioada de execuție sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ parcul de mașini și utilaje (atât la uscat cât și plutitoare)</li><li>▶ organizarea de șantier</li><li>▶ depozite de materii prime și materiale (depozite de ciment, agregate etc).</li></ul> <p>Lucrările nu introduc efecte negative asupra mediului, ele neavând influențe negative asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau peisajului.</p> <p>Proiectul are efecte pozitive asupra factorilor de mediu prin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ stabilizarea malului</li></ul> <p>eliminarea emisiei de noxe produse de generatorul destinat consumului propriu de energie, pe perioada staționării navelor.</p>

#### D. Părți implicate și cerințele acestora

D.1. Părți implicate	<p>Partile implicate in implementarea proiectului sunt CN APDM Galati, care va avea rolul de a realiza toate lucrarile de infrastructura (cheul de operare, racordul la utilitati - energie electrica si apa/canal) si operatorul portuar care va realiza toate lucrarile de suprastructura aferente cheului (platforma portuara, echipamente, spatii de depozitare).</p> <p>Partile potential implicate in reabilitarea liniei cf sunt: administratorul portului, operatorul terminalului si CN CFR SA.</p> <p>Modernizarea accesului auto in port va fi în responsabilitatea administratorului portului CN APDM Galati.</p>
----------------------	---

#### E. Cerințe minime care trebuie îndeplinite pentru implementarea proiectului

E.1. Cerințe minime	<p>Pentru implementarea proiectului se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor pre-condiții/cerințe minime:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ Încheierea parteneriatului pentru promovarea și implementarea proiectului</li><li>▶ Obținerea dreptului de proprietate/de concesiune a terenului, dacă este cazul</li><li>▶ Obținere avize / autorizații (de construire, de mediu, certificat de urbanism etc.)</li><li>▶ Obținere finanțare (surse private, fonduri nerambursabile, publice)</li></ul>
---------------------	--

#### F. Riscurile implicate în implementarea proiectului

F.1. Riscuri	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Tehnice – erori de proiectare, utilizarea unor materiale de constructii neadecvate etc.</li><li>▶ De mediu</li><li>▶ Riscuri de întârziere – procedura de achiziție, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare, tehnologie de execuție defectuoasă, condiții meteorologice nefavorabile, schimbări de legislație</li><li>▶ Riscul de finanțare – dificultăți în obținerea de finanțare (fonduri nerambursabile / proprii / împrumuturi)</li></ul>
F.2. Contracte	

### G. Durata de implementare a proiectului și Livrabile

G.1. Durata	<p>Durata de executie a lucrarilor este de 24 luni, in functie de obstacolele intervenite in desfasurarea activitatii si de resursele financiare disponibile.</p> <p>Este recomandat ca lucrarile la uscat sa se execute relativ concomitent cu cele de la apa, in lungul frontului, astfel incat executia sa se finalizeze relativ simultan ca sa se poata da in exploatare fara intarzieri.</p> <p>La aceasta se adauga durata necesara pentru indeplinirea celorlalte activitati ale proiectului, inclusiv evaluarea cererii de finantare, estimata la 18 luni.</p> <p><b>Ca urmare, durata de timp necesara pentru implementarea proiectului este de 42 luni.</b></p>
G.2. Livrabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Studiu de fezabilitate</li> <li>▶ Studiile de teren (topohidrografic inclusiv batimetric si geotehnic)</li> <li>▶ Documentație pentru obținere acord/aviz de mediu sau Studiu de impact (după caz)</li> <li>▶ Cerere de finanțare</li> <li>▶ Documentație de proiectare faza Proiect tehnic și Detalii de execuție</li> <li>▶ Contracte de furnizare lucrări servicii</li> <li>▶ Rapoarte de monitorizare a progresului</li> </ul>
G.3. Rezultate asteptate	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Cheu fluvio-maritim modernizat</li> <li>▶ Platforma portuară cu zona de extindere dotată cu echipamente</li> <li>▶ Sisteme de tehnologie a informației și comunicare automatizate</li> <li>▶ Volum crescut de mărfuri generale operate</li> <li>▶ Diversificarea traficului prin operarea de cereale</li> <li>▶ Număr crescut de nave acostate în portul Mineralier</li> <li>▶ Racord si linie cf noi</li> <li>▶ Modernizare racord rutier</li> </ul>
G.4. Indicatori	<p><b>Indicatori de rezultat (fizici):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Platforma tip estacada fundata pe coloane  <math display="block">L = 250 \text{ la danele } 9 - 10,</math> <math display="block">\underline{L = 400 \text{ la danele } 13 - 16}</math> <math display="block">L_{\text{total}} = 650 \text{ m}</math> </li> <li>▶ Platforma portuara, dotata cu echipamente (banda transportoare), utilaje (macarale, stivuitoare) si spatii de depozitare (silozuri, magazii)</li> <li>▶ Drum cu doua benzi avand lungimea de 400 m</li> <li>▶ Linie cf cu ecartament dublu, cu lungimea de 1.100 m</li> </ul>

Capacitatea de operare se va calcula în cadrul Studiului de fezabilitate, în funcție de productivitatea utilajelor de încărcare descărcare. Acestea vor fi recomandate de proiectant, funcție de capacitatea portantă a cheului, în soluția constructivă recomandată.

**Indicatori de efect:**

- ▶ Infrastructura portuara modernizată în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive (Obiectiv POIM si TEN-T)
- ▶ Capacitate de operare dezvoltată (obiectiv POIM)
- ▶ Conectivitate îmbunătățită în cadrul rețelei de transport naval (obiectiv TEN-T)

## H. Costurile estimate ale proiectului

Costul lucrarilor de infrastructura, care vor fi executate prin grija CN APDM Galati, este estimat preliminar dupa cum urmeaza:

Lucrari hidrotehnice

(platforme si accesorii de cheu) 35,035 mil EURO

Lucrari CF 0,987 mil EURO

Lucrari drum 0,385 mil EURO

TOTAL 36,407 mil EURO

H.1. Cost total

Detalierea pe categorii de costuri este urmatoarea:

1.	Amenajarea terenului	0
2.	Asigurarea utilitatilor	0
3.	Proiectare si inginerie	2.657.739
4.	Investitia de baza	36.407.381
5.	Alte costuri	5.643.144
6.	Teste tehnologice	0
Total Cost (Euro, fara TVA)		44.708.264

La data intocmirii documentatiilor tehnice pentru executie, cand se va dispune de studii teren si se va stabili solutia constructiva functie de rezultatele calculului de rezistenta si stabilitate, se va putea face o estimare exacta a costului lucrarilor de

constructii.

Costul lucrarilor de suprastructura, suportate de operator se va stabili la data intocmirii documentatiilor tehnice si va fi functie de dotarile specifice.

## I. Surse de finanțare identificate

### I.1. Surse de finanțare

- ▶ Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Axa prioritară 1, Obiectiv specific 1.3
- ▶ Connecting Europe Facility, prin finanțare directă sau instrumente financiare. Alături de finanțarea UE, se va pune accent și pe atragerea finanțării private, de ex. prin parteneriate public-private.
- ▶ Contribuția proprie a applicantului/aplicanților va avea în vedere în primul rând contractarea de împrumuturi de la instituțiile financiare internaționale precum Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) sau Banca Mondială.
- ▶ Buget de stat pentru asigurarea cofinanțării

VERSIUNE PRE