



Plan Strategic pentru Dezvoltarea Portului Galați

(versiune preliminară, 26 martie 2015)

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

VERSIUNE PRELIMINARĂ



EY

Building a better
working world

Cuprins

	Pag
INTRODUCERE.....	7
1. SCOPUL PLANULUI STRATEGIC.....	7
2. METODOLOGIE.....	7
3. CONTEXT.....	8
SECȚIUNEA 1 SINTEZA SITUAȚIEI ACTUALE.....	9
1. DESCRIEREA COMUNITĂȚII PORTUARE ȘI A PRINCIPALILOR ACTORI RELEVANȚI.....	9
1.1. FURNIZORI DE SERVICII DE BAZĂ.....	9
1.2. AUTORITĂȚI PORTUARE.....	11
1.3. COMUNITATEA SUPT.....	12
1.4. FURNIZORI DE SERVICII AUXILIARE.....	13
2. PRINCIPALII COMPETITORI AI PORTULUI GALAȚI.....	13
2.1. PORTURI DIN MAREA NEAGRĂ.....	13
2.1.1. Portul Constanța.....	13
2.1.2. Portul Giurgiulești (Republica Moldova).....	15
2.1.3. Portul Varna (Bulgaria).....	15
2.1.4. Portul Odessa (Ucraina).....	16
2.2. PORTURI DIN MAREA ADRIATICĂ – PORTURILE NAPA.....	16
2.2.1. Portul Koper (Slovenia).....	16
2.2.2. Portul Rijeka (Croația).....	17
2.2.3. Portul Trieste (Italia).....	17
3. SINTEZA CONSTRÂNGERILOR.....	18
3.1. PROBLEME PRIVIND INFRASTRUCTURA.....	18
3.1.1. Infrastructura portuară.....	18
3.1.2. Infrastructura căilor navigabile.....	18
3.1.3. Conexiuni (rutiere și feroviare) necorespunzătoare.....	18
3.2. PROBLEME OPERAȚIONALE.....	19
3.2.1. Mijloace operaționale neadaptate la noile cerințe ale pieței.....	19
3.2.2. Staționarea în portul Sulina pentru controlul vamal.....	19
3.2.3. Navigația pe timpul nopții pe canalul Sulina nu este permisă.....	19
3.2.4. Lipsa de personal la biroul vamal Galați și Poliția de Frontieră.....	20
3.2.5. Sisteme Informaționale de Management a Traficului în port.....	20
3.3. PROBLEMA PRIVIND POLITICA COMERCIALĂ.....	20
3.3.1. Tarife necompetitive, în special taxele pe canalul Sulina și taxele de pilotaj.....	20
3.3.2. Alte probleme cu sistemul de tarifare.....	21
3.3.3. Sistemul de contractare a serviciilor portuare.....	22
3.4. PROBLEME DE MANAGEMENT.....	22
3.4.1. Lipsa unui sistem de management a forței de muncă bazat pe competență.....	22

4. MODELE DE ADMINISTRARE PORTUARĂ	23
SECȚIUNEA 2 SINTEZA STUDIULUI DE TRAFIC	26
SECȚIUNEA 3 ANALIZA SWOT	38
PUNCTE TARI	39
PUNCTE SLABE	41
OPORTUNITĂȚI	44
AMENINȚĂRI	44
SECȚIUNEA 4 STRATEGII RELEVANTE PENTRU DEZVOLTAREA PORTULUI GALAȚI LA NIVEL EUROPEAN, NAȚIONAL, REGIONAL ȘI LOCAL	48
1. STRATEGII ȘI REGULAMENTE EUROPENE	48
1.1. STRATEGIA EUROPA 2020	48
1.2. CARTEA ALBA A TRANSPORTURILOR - FOAIE DE PARCURS PENTRU UN SPAȚIU EUROPEAN UNIC AL TRANSPORTURILOR	49
1.3. REGULAMENTUL TEN-T NR 1315/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI CONSILIULUI	49
1.4. STRATEGIA UE PENTRU REGIUNEA DUNĂRII	51
2. STRATEGII ȘI REGLEMENTĂRI NAȚIONALE	52
2.1. MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI	52
2.2. STRATEGIA PENTRU UN SISTEM DE TRANSPORT DURABIL 2007-2013, 2020, 2030	53
2.3. STRATEGIA ROMÂNIEI PENTRU TRANSPORT INTERMODAL 2020	54
3. STRATEGII REGIONALE ȘI LOCALE	55
3.1. STRATEGIA PENTRU DEZVOLTAREA REGIUNII DE SUD-EST A ROMÂNIEI	55
3.2. PLANUL INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ A MUNICIPIULUI GALAȚI	56
SECȚIUNEA 5 PLANUL STRATEGIC	57
4. VIZIUNE, MISIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE	57
5. DIRECȚII STRATEGICE DE DEZVOLTARE	58
5.1. STRATEGIA DE MANAGEMENT AL RELAȚIEI CU ACTORII RELEVANȚI	58
5.2. STRATEGIA DE MARKETING ȘI AFACERI	60
5.2.1. Dezvoltarea coridoarelor de transport relevante	61
5.2.2. Dezvoltarea unei politici tarifare competitive	63
5.2.3. Dezvoltarea serviciilor cu valoare adăugată în cooperare cu Parcul Industrial și Zona Economică Liberă	63
5.2.4. Valorificarea eficientă a terenului din port și utilizarea unei abordări orientate spre piață la asigurarea condițiilor infrastructurii pentru operatori privați	66
5.3. STRATEGIA DE INVESTIȚII	69
5.3.1. Planificarea corespunzătoare a investițiilor	69
5.3.2. Infrastructura portuară	69
5.3.3. Conexiunile cu hinterlandul	70

5.3.4.	<i>Facilități portuare și logistice</i>	72
5.4.	STRATEGIA DE FINANȚARE	80
5.5.	STRATEGIA ORGANIZAȚIONALĂ ȘI DEZVOLTAREA RESURSELOR UMANE	80
5.5.1.	<i>Consolidarea capacității instituționale</i>	80
5.5.2.	<i>Asigurarea dezvoltării abilităților și competențelor corespunzătoare pentru personalul administrativ și operativ din porturi</i>	81
5.5.3.	<i>Asigurarea colectării și monitorizării de date corecte</i>	83
5.6.	STRATEGIA DE MEDIU	86
5.7.	STRATEGII SUPORT	88
5.7.1.	<i>Inițierea măsurilor de simplificare și a unui sistem orientat spre piață pentru procedurile vamale</i> .	88
5.7.2.	<i>Promovarea unor scheme de stimulente fiscale pentru încurajarea transportului pe căile navigabile interioare</i> .	90
6.	INDICATORI PENTRU MONITORIZAREA STRATEGIEI	93

VERSIUNE PRELIMINARĂ

LISTA FIGURILOR

Figura 1.1-1: Comunitatea Portuară din Portul Galați	9
Figura 3.3-1: Comparația costurilor dintre Portul Galați și Portul Constanța în 2014 (navă de 3.300 dwt încărcată cu cereale)	21
Figura 5.2-1: Grupul Portuar și Logistic Galați.....	65
Figura 5.3-1: Concept de terminal	74
Figure 5.3-2: Vedere terminal (simulare)	74
Figura 5.3-3: Proiecte rutiere incluse în Master Planul General de Transport.....	78
Figura 5.3-4: Proiecte feroviare incluse în Master Planul General de Transport	79

LISTA TABELELOR

Tabel 3.4-1: Modele de administrare a porturilor	25
Tabel 5.3-1: Principalele rute identificate în Studiul de Trafic.....	71

LISTA ABREVIERILOR

Abreviere	Definiție
AEO	Authorized Economic Operator
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
CE	Council of Europe
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
EIA	Energy Investment Allowance
ETIS	European Transport policy Information System
GHG	Ghreenhouse 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
MPGT	Master Planul General de Transport al României
NAIADES	Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe

Abreviere	Definiție
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 Research 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 inexactă folosită pentru capacitatea navelor
ToR	Terms of Reference / Termeni de referință
TVA	Taxa pe Valoare Adăugată
UCC	Union Customs Code / Cod vamal al Uniunii
UE	Uniunea Europeană
USD	Dolar american
UTI	Unități de Transport Intermodal
VTMIS	Vehicle Traffic Management Information System
ZL	Zona Liberă

Introducere

1. Scopul Planului Strategic

Scopul Planului Strategic este de a prezenta viziunea, misiunea și obiectivele pentru dezvoltarea Portului Galați, a direcțiilor de dezvoltare strategică și a obiectivelor specifice, precum și a unei liste preliminare de măsuri și acțiuni care ar trebui implementate pentru a ajunge la aceste obiective.

Prin urmare, Planul este structurat în 6 secțiuni, după cum urmează:

- ▶ SECȚIUNEA 1 Sinteza Situației actuale
- ▶ SECȚIUNEA 2 Sinteza Studiului de trafic
- ▶ SECȚIUNEA 3 Analiza SWOT
- ▶ SECȚIUNEA 4 Strategii relevante pentru dezvoltarea Portului Galați la nivel European, național și regional/ local
- ▶ SECȚIUNEA 5 Planul Strategic

Planul strategic de dezvoltare a Portului Galați are în vedere:

- ▶ Integrarea portului în fluxurile internaționale de mărfuri și pasageri, precum și creșterea rolului său în îmbunătățirea accesibilității spre Coridorul 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.

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 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. Misiunea, viziunea și obiectivele generale ale Planului Strategic, au fost stabilite în considerarea politicilor europene și naționale relevante pentru domeniul transporturilor. Principalele direcții strategice au fost elaborate pentru a valorifica punctele forte și oportunitățile, precum și pentru a adresa punctele slabe și amenințările identificate în Analiza SWOT. Obiectivele specifice au fost definite având în vedere principalele direcții strategice identificate, fiind de asemenea punctate anumite măsuri sau acțiuni necesare pentru atingerea acestora. Măsurile, acțiunile și proiectele propuse pentru fiecare dintre direcțiile strategice urmează a fi detaliate în livrabilul Plan de Acțiuni.

3. Context

Portul Galați este un port fluvio-maritim cu acces la fluviul Dunărea precum și la Marea Neagră. Portul a fost construit inițial pentru a deservi combinatul siderurgic din Galați, prin urmare, activitatea și dezvoltarea portului este legată de cea a combinatului. Din punct de vedere istoric, Portul Galați a fost mereu al doilea cel mai important port din România, după Portul Constanța, cu un rol important în economia din regiunea de Sud Est a țării.

În ultimii ani, având în vedere evoluția globală a industriei oțelului, precum și cea mai recentă criză financiară, producția combinatului Arcelor Mittal din Galați a scăzut semnificativ. Această scădere a dus la o reducere substanțială a traficului în portul Galați. În plus, din cauza faptului că portul a fost inițial proiectat ca un punct specializat de transport pentru produse din metal și materii prime pentru producția de oțel, facilitățile sale sunt specifice pentru acest tip de mărfuri. Astfel, portul Galați întâmplină în prezent provocări importante în furnizarea de servicii eficiente pentru diverse tipuri noi de marfă.

În plus, potențialul de dezvoltare al regiunii din punct de vedere al activităților de producție industrială este apreciat ca fiind scăzut, având în vedere problemele legate de infrastructură în regiune și lipsa de investiții planificate pentru aceasta în viitorul apropiat.

Pe de altă parte, porturile din Marea Neagră și din Marea Adriatică s-au dezvoltat treptat în ultimii ani și au format parteneriate puternice care intensifică concurența pentru fluxuri de trafic atât în cadrul cât și între bazinele maritime.

Datorită localizării sale pe unul din coridoarele rețelei centrale TEN-T, Portului Galați devine un punct focal al politicilor, strategiilor și programelor europene ce au ca prioritate dezvoltarea rețelei centrale până în anul 2030. Astfel, un element central pentru dezvoltarea Portului Galați îl reprezintă sursele de finanțare nerambursabilă ce sunt disponibile în cadrul programelor finanțate din fonduri europene și gestionate la nivel national sau European, orientate pe dezvoltarea transportului maritim și fluvial, ca mod de transport durabil.

SECȚIUNEA 1 Sinteza situației actuale

1. Descrierea comunității portuare și a principalilor actori relevanți

Buna cooperare între membrii comunității portuare este esențială pentru funcționarea corespunzătoare a portului și reprezintă un element cheie pentru asigurarea condițiilor necesare dezvoltării portului Galați. Principalii actori relevanți ce alcătuiesc Comunitatea Portuară (CP) sunt prezentați în cele ce urmează în funcție de serviciile furnizate:

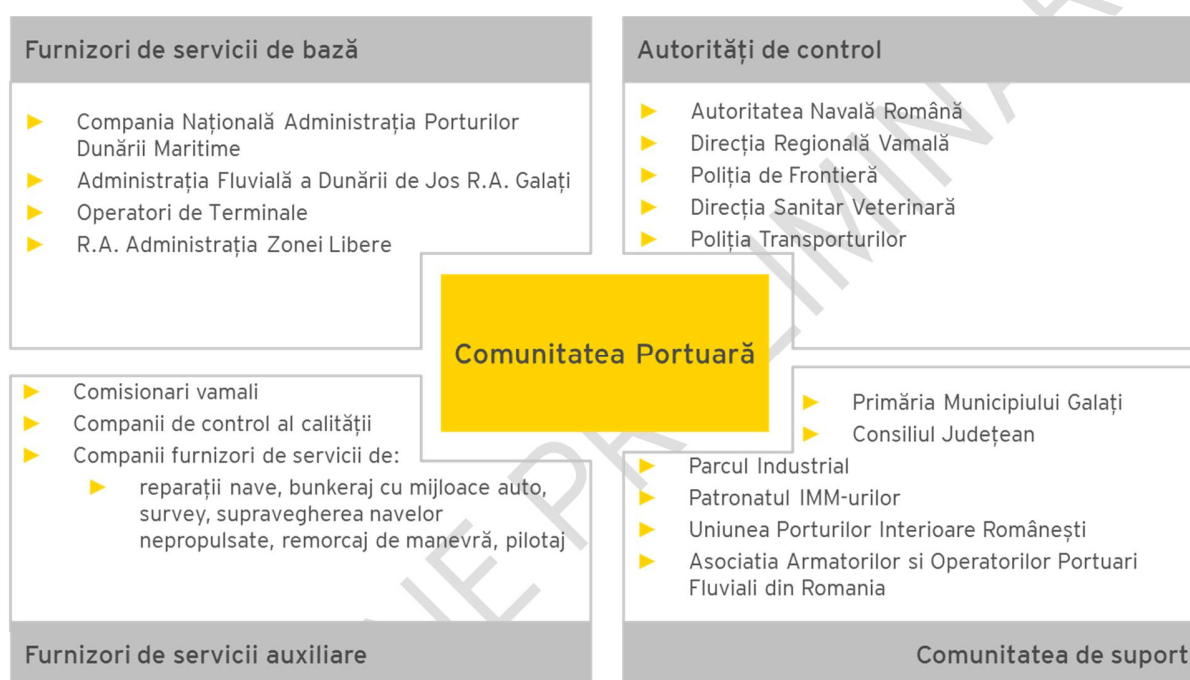


Figura 1.1-1: Comunitatea Portuară din Portul Galați

1.1. Furnizori de servicii de bază

- ▶ **Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime SA Galați (CN APDM)**

CN APDM administrează infrastructura de transport naval din portul Galați, aparținând domeniului public al statului. Funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și îndeplinește rolul de autoritate portuară pentru porturile Dunării Maritime.

Principalele responsabilități ale CN APDM Galați sunt:

- Asigurarea funcționalității infrastructurii de transport naval;
- Realizarea de investiții utilizând surse proprii și/sau atrase în vederea modernizării infrastructurii de transport naval și realizării de noi elemente de infrastructură portuară;

- Furnizarea de servicii portuare adecvate și competitive;
- Promovarea porturilor situate pe sectorul maritim al Dunării în vederea integrării acestora în rutele de transport fluvial, maritim, feroviar și rutier;
- Diminuarea impactului negativ asupra mediului cauzat de activitățile de transport fluvial.

▶ Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați (AFDJ)

Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați îndeplinește funcția de autoritate de căi navigabile pe sectorul românesc al Dunării de la intrarea în țară la km 1075 până la ieșirea în Marea Neagră.

Principalele responsabilități ale AFDJ Galați:

- Asigurarea condițiilor de navigație pe Dunărea maritimă și fluvială (dragaje);
- Asigurarea semnalizării costiere și plutitoare;
- Efectuarea de măsurători topohidrografice;
- Efectuarea de lucrări de întreținere și reparații construcții hidrotehnice;
- Asigurarea pilotajului navelor maritime pe sectorul de Dunăre dintre rada Sulina și Brăila;
- Punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii de transport naval;
- Ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului român din convențiile și acordurile internaționale la care România este parte și care i-au fost încredințate prin delegare de competență de către Ministerul Transporturilor.

▶ Operatori de terminal

Operatorii de terminale desfășoară activități portuare în baza contractelor de subconcesiune sau închiriere încheiate cu CN APDM. În fiecare zonă portuară există din portul Galați există câte un operator dominant:

- Romportmet SA (în portul Mineralier)

Deține în folosință în regim de închiriere o suprafață de 184,448 mp teren aferent frontului de acostare operațional format din danele fluviale 1-4, 9-16 și danele maritime 5-8. Operează în principal nave care aprovizionează combinatul siderurgic ArcelorMittal. Acestea se operează în danele specializate pentru mărfuri vrac cu echipamente dedicate iar transferul până în incinta combinatului se face cu benzi transportoare.

- Port Bazinul Nou SA (în portul Bazinul Nou)

Deține în folosință în regim de închiriere o suprafață de 323,507 mp teren aferent frontului de acostare format din 8 dane, toate amplasate la Dunăre, de câte 110 m lungime.

- Docuri SA (în portul Docuri)

Deține în folosință în regim de închiriere o suprafață de 156,325 mp teren aferent frontului de acostare operațional format din 3 dane pe malul Dunării, cu lungime de 120 m fiecare și 4 dane în bazinul portului, cu lungimi de 90 - 110 m.

► Regia Autonomă Administrația Zonei Libere Galați (AZL)

Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Galați" are ca obiect de activitate administrarea și exploatarea suprafeței declarate zonă liberă.

Zona Liberă Galați este un teritoriu delimitat în care investitorii beneficiază de facilități vamale și fiscale pentru activitățile desfășurate. Activitatea de concesiune și închiriere din zonele libere se desfășoară pe baza de licitație publică.

Principalele avantaje oferite de AZL sunt:

- Avantaj geostrategic, fiind situată la granița de est a UE, la câțiva km de Republica Moldova și Ucraina.
- Excepția de la plata Taxelor vamale și TVA pentru mărfurile introduse în ZL Galați în vederea prelucrării, depozitării sau comercializării între rezidenții ZL Galați.
- Taxele vamale și TVA se plătesc doar pentru mărfurile importate din ZL.
- Apropiere de centrele industriale ArcelorMittal Galați și Șantierul Naval Damen.
- Oferă acces la toate modurile de transport.

Zona Liberă Galați are acces direct la Dunare având un front de acostare de 382 ml organizat în 3 dane fluvio-maritime și la rețeaua națională feroviară (cu ecartament normal și cu ecartament larg) și rutieră (prin DN 2B/E584).

1.2. Autorități portuare

► Autoritatea Navală Română (ANR)

ANR este organ tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor prin care acesta își exercită funcția de autoritate de stat în domeniul navigației. ANR administrează și utilizează sistemul RoRIS pentru urmărirea în timp real a navelor, având posibilitatea vizualizării mișcării acestora și a informațiilor relevante despre caracteristicile lor, echipaj, originea și destinația voajului, marfa de la bord.

Principalele obiective ale ANR sunt:

- Asigurarea unui grad sporit de siguranță și securitate în transportul naval;
- Urmărirea asigurării condițiilor tehnice optime de navigație de către administrații / autorități;
- Reducerea numărului evenimentelor de navigație.

► **Direcția Regională Vamală Galați**

Vama, reprezentată în Galați printr-o direcție regională, este organizată și funcționează ca organ de specialitate al administrației publice centrale cu personalitate juridică, în subordinea Ministerului Finanțelor Publice, în cadrul Agenției Naționale de Administrare Fiscală.

Oferă diferite facilități pentru agenții economici care și-au dovedit bonitatea prin operațiunile desfășurate (de ex. obținerea statutului de AEO – Authorised Economic Operator), ceea ce le permite economisirea timpului consumat cu operațiunile de control vamal.

► **Poliția de Frontieră Română (PFR)**

PFR face parte din Ministerul Administrației și Internelor și este instituția statului, care:

- Exerciță supravegherea și controlul trecerii frontierei de stat;
- Previne și combate migrația ilegală și a faptelor specifice criminalității transfrontaliere în zona de competență;
- Asigură respectarea regimului juridic al frontierei de stat, pașapoartelor și străinilor;
- Asigură interesele statului român pe Dunărea interioară, inclusiv brațul Măcin și Canalul Sulina situat în afara zonei de frontieră, în zona contiguă și în zona economică exclusivă.

1.3. Comunitatea suport

► **Municipiul Galați (Primăria)**

Este autoritatea locală ce are în vedere și dezvoltarea portului în contextul mai larg al dezvoltării municipiului Galați. În viziunea Primăriei, Portul Galați are suficientă capacitate de operare și nu se consideră necesare investiții în noi infrastructuri, însă trebuie realizată noua șosea ocolitoare a municipiului și conectarea porturilor la aceasta.

► **Parcul Industrial Galați**

Parcul industrial Galați a fost realizat pentru dezvoltarea a trei categorii de activități: industria ușoară și alimentară, industria metalelor și a construcțiilor de mașini, servicii și logistică.

Parcul ocupă o suprafață divizată în 8 parcele care totalizează 21.8 ha, având posibilități de extindere, deține o hală de depozitare cu suprafața de 1,157 mp precum și un centru administrativ. Sunt asigurate toate utilitățile necesare.

Parcul oferă servicii suport pentru:

- Desfășurarea activităților economice, de cercetare, industriale și logistice;
- Facilitează obținerea avizelor, aprobărilor și în general, a documentației necesare demarării și derulării activității clienților.

1.4. Furnizori de servicii auxiliare

▶ Armatori fluviali (ex. Navrom SA)

În plus față de serviciul principal de transport fluvial de mărfuri, Compania de Navigație Fluvială Română Navrom SA mai prestează și următoarele categorii de servicii:

- Transport fluvial de mărfuri
- Manevre portuare în porturile Galați și Constanța
- Reparații nave
- Transport fluvial de persoane și mărfuri între Tulcea și localitățile din Delta Dunării
- Croaziere pe Dunăre cu nave de agreement

▶ Companii de agenturare (ex. IDU Shipping SRL, Syrom Shipping SRL)

Sunt servicii de reprezentare a navei în relațiile cu autoritățile cu care interacționează în port și pe parcursul navigabil pe teritoriul României, aprovizionarea navei cu alimente, schimbul de echipaj și alte necesități ale echipajului și navei pe durata staționării în port.

▶ Companii care prestează servicii de bunkeraj (ex. Unicom Oil Terminal)

▶ Companii care prestează servicii de preluare a deșeurilor de la nave

Serviciul este furnizat de APDM, fiind unicul furnizor în porturile pe care le are în administrare. Sunt luate în considerare deșeuri menajere sortate: gunoi menajer, hârtie, sticlă, plastic, metal; ape uzate menajere; reziduuri de hidrocarbură; deșeuri periculoase sortate.

▶ Companii care prestează servicii de aprovizionare cu apă și energie electrică

Serviciile sunt furnizate de APDM și de operatorii portuari la danele unde aceștia sunt proprietarii rețelelor. APDM furnizează apa numai în dana 15 din portul Comercial și energie electrică la toate danele din zona Port Comercial.

2. Principalii competitori ai Portului Galați

2.1. Porturi din Marea Neagră

2.1.1. Portul Constanța

Portul Constanța reprezintă un important competitor pentru portul Galați deoarece ambele împart același hinterland. În plus, portul Constanța este port la Marea Neagră fiind mai bine conectat cu hinterlandul și beneficiind de facilități de operare moderne. De asemenea, nivelul adâncimilor din bazinele portuare este mai ridicat, ceea ce permite transportul pe nave de dimensiuni mai ridicate.

Capacitatea de operare anuală a Portului Constanța este de aproximativ 120 milioane tone, fiind deservit de 156 de dane, din care 140 sunt operaționale. Portul Constanța este atât port maritim, cât și port fluvial. Legătura Portului Constanța cu Dunărea se realizează prin Canalul Dunăre - Marea Neagră și reprezintă unul dintre principalele avantaje ale Portului Constanța¹.

Terminale în Portul Constanța

- Vrac lichid

Terminalul de produse petroliere din portul Constanța este echipat pentru operarea navelor tanc (capacități de până la 165,000 tdw) având instalații specializate pentru încărcare și descărcare precum și acces la rețeaua de conducte.

- Vrac solid

Portul Constanța se situează în topul porturilor europene care operează vrac solid. Vracul solid este reprezentat în portul Constanța în principal de minereurile feroase și neferoase, cereale, cărbuni și cocs. În ceea ce privește cerealele, Portul Constanța a devenit în ultimii ani principala poartă de export a țărilor din regiune, în 2013 atingând un trafic de circa 15 milioane de tone de cereale².

- Containere

În prezent, în ceea ce privește traficul de containere, Portul Constanța este cel mai mare din Marea Neagră. În 2003, în portul Constanța a fost inaugurat cel mai mare terminal specializat de containere din Marea Neagră, operat de compania Dubai Ports World. Terminalul are o capacitate anuală de operare de aproximativ 1,5 milioane TEU. Principalul avantaj al acestui terminal îl reprezintă adâncimile mari (14,5 m) care permit operarea navelor de tip Post-Panamax și facilitățile moderne existente care asigură o viteză optimă de manipulare³.

- RoRo/ferry

Portul Constanța are două terminale de Ro-Ro, situate în partea de Sud și o dană de Ro-Ro în zona de Nord. Cele două terminale beneficiază de adâncimi de 7, respectiv 14 m⁴.

- GPL

În anul 2010 a fost inaugurat în Portul Midia cel mai mare terminal maritim de gaz petrol lichefiat (GPL) din țară.

¹ http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=infgen_port_maritim&x=load

² http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_vs&x=load

³ http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_containere&x=load

⁴ http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_oro&x=load

- Pasageri

Terminalul de pasageri reprezintă o investiție nouă și este localizat în zona de Nord a portului. Terminalul poate găzdui atât nave maritime cât și nave fluviale, având o capacitate de 100.000 de pasageri pe an⁵.

2.1.2. Portul Giurgiulești (Republica Moldova)

Portul Giurgiulești este un port fluvio-maritim situat la km 133 al Dunării pe sectorul din Republica Moldova, la distanțe mici atât de granița cu România, cât și de cea cu Ucraina. Întreaga suprafață a portului are statut de zonă liberă până în anul 2030 și reprezintă unicul punct de transbordare și distribuție din Republica Moldova⁶.

Portul Giurgiulești este un competitor pentru Portul Galați pentru transporturile în Republica Moldova și Ucraina. Portul beneficiază de facilități intermodale moderne, ceea ce reprezintă un avantaj major în special pentru transporturile de containere. Este operat de un singur operator, ICS Danube Logistics.

Terminale în Portul Giurgiulești

- Terminalul pentru produse petroliere constă dintr-o dană de acostare pe Dunăre, o bază petrolieră din 8 rezervoare (capacitate totală de 63,000 m³) și utilaje de încărcare.
- Terminalul de cereale are o capacitate de depozitare de 50,000 de tone și capacități de manipulare de până la 3,000 tone pe zi prin transport auto sau feroviar. La acest terminal pot fi încărcate nave de aproximativ 7,000 tone cu o viteză de 300 tone/oră.
- Terminalul de uleiuri vegetale are o capacitate de depozitare de 6,000 tone metrice și poate recepționa nave cu o capacitate brută de transport de până la 10,000 tone.
- Terminalul de mărfuri vrac este amplasat pe malul Prutului și are o suprafață de 4 ha. Acesta este specializat în cocs petrolier, piatră concasată și agregate de carieră.
- Terminalul de containere și mărfuri generale are o suprafață de depozitare în aer liber de 2 ha și beneficiază de conexiune directă cu calea ferată⁷.

2.1.3. Portul Varna (Bulgaria)

Varna este cel de-al doilea port ca mărime din Bulgaria și cel mai mare port pentru containere din țară.

Terminale în Portul Varna

⁵ http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=term_pasageri&x=load

⁶ <http://www.gifp.md/ro>

⁷ <http://www.gifp.md/ro>

Portul Maritim Varna Vest are terminale pentru containere, Ro-Ro, cărbune, ciment, precum și dane multifuncționale. Varna Vest are 17 dane și o adâncime maximă de 11,5 m. Această parte a portului se concentrează în mare parte pe gestionarea operațiunilor aferente navelor de containere, navelor Ro-Ro și deține facilități specifice pentru gestionarea operațiunilor ce includ sodă, cărbune, clincher și ciment.

Varna Est dispune de un terminal pentru pasageri care poate găzdui nave de croazieră de aproximativ 50.000 GT și 240 m lungime. Acest segment al portului are 13 dane și o adâncime maximă de 11,5 m.

2.1.4. Portul Odessa (Ucraina)

Portul maritim Odessa este în prezent cel de-al doilea port ca mărime din Ucraina din punct de vedere al traficului anual de mărfuri, fiind situat în zona de NV a Mării Negre, în bazinul Azov.

Terminale în Portul Odessa

Portul dispune de 8 terminale dintre care unul specializat pe manevrarea mărfurilor solide, două sunt terminale pentru containere, un terminal pentru pasageri, un șantier naval, un port petrolier, terminale pentru procesarea uleiurilor vegetale, precum și dane specializate pentru nave Ro-Ro și operațiuni de manipulare a volumului de cereale. Unul dintre cele mai importante avantaje ale portului este reprezentat de terminalul pentru pasageri care deservește 4 milioane de pasageri pe an și are capacitatea de a găzdui 5 nave simultan, la 7 dintre danele existente. Un alt avantaj important este terminalul pentru petrol și gaze care are capacitatea de a manevra circa 25 milioane de tone de țiței și produse petroliere anual.

2.2. Porturi din Marea Adriatică – Porturile NAPA

Porturile de la Marea Adriatică concurează cu porturile din România în principal în ceea ce privește partea din hinterland alcătuită din Centrul și Estul Europei dar, mai ales pentru partea de Vest a României.

2.2.1. Portul Koper (Slovenia)

Portul Koper este singurul port maritim al Sloveniei și are o suprafață de 272 hectare. În prezent dispune de 12 terminale și un total de 33 de dane cu un pescaj maxim admis de 17,2 metri. Fiind diferit de alte porturi europene, care sunt în întregime administrate de autoritățile portuare, responsabilitățile în cazul Koper sunt împărțite între conducerea spațiului aferent zonei libere, conducerea zonei portului și operatorii terminalelor.

Terminale în Portul Koper

Portul dispune de cel mai mare terminal pentru autoturisme din zona Mării Adriatice și cel de-al patrulea hub de autoturisme din categoria celor mai mari situate în zona Mediteranei.

Toate terminalele portului Koper dispun de o infrastructură rutieră corespunzătoare, care permite încărcarea directă a mărfurilor din navă în camioane. Realizarea graduală a programului național din Slovenia pentru construirea de autostrăzi a dus la optimizarea legăturilor rutiere ale portului cu zona terestră.

2.2.2. Portul Rijeka (Croatia)

Cu o suprafață totală de aproximativ 150 ha⁸, Portul Rijeka este cel mai important port din Croatia, dispunând de cea mai mare capacitate de manevrare a mărfurilor. În plus față de poziția sa geografică favorabilă, portul dispune de o Zonă Liberă care poate fi utilizată de persoane fizice și juridice croate sau străine pentru desfășurarea următoarelor tipuri de activități comerciale: producerea, procesarea și stocarea de bunuri, vânzare en gros și intermediere în vânzări, operațiuni bancare și alte operațiuni financiare, asigurări și reasigurări de persoane și bunuri.⁹

Viitoare planuri de investiții ale Portului Rijeka includ construirea de noi depozite și Proiectul de Redezvoltare a Rutei de Trafic Rijeka (Gateway Project). Cel din urmă reprezintă un program complex de dezvoltare care vizează modernizarea întregului complex portuar și optimizarea legăturii portului cu coridoarele internaționale de transport rutier și feroviar.

Portul operează în prezent 8 terminale cu o adâncime a apelor cuprinsă între 8 și 18 metri.

2.2.3. Portul Trieste (Italia)

Portul Trieste este unul dintre principalele puncte de servicii de transport oceanic direct frecvent oferite de unele dintre cele mai mari linii de transport către China, Orientul Îndepărtat, Singapore și Malaysia.²³

Principalii parteneri comerciali ai portului Trieste sunt: Austria, Germania și Turcia. Aproximativ 60% din marfa manevrată în portul Trieste provine din sau este destinată Austriei. Circa o treime din operațiunile de comerț între Europa și Turcia sunt efectuate prin portul Trieste. De asemenea, portul include transporturi periodice de componente auto expediate din Germania, Franța și Marea Britanie către unitățile de asamblare din Turcia.

Terminale în Portul Trieste

Portul dispune de 17 terminale și 58 dane cu o adâncime maximă de 18 metri, având o suprafață de 230 de hectare cu aproximativ 500.000 m² pentru stocare în depozite și 425.000 m² pentru depozitare în aer liber.

⁸ <http://www.portsofnapa.com/port-of-rijeka/services>

⁹ http://www.lukarijeka.hr/en/port_handbook/free_zone/default.aspx

3. Sinteza constrângerilor

În urma interviurilor organizate cu principalii actori din Comunitatea Portuară, precum și a observațiilor realizate și analizei documentelor relevante, au fost identificate o serie de constrângeri pentru funcționarea și dezvoltarea Portului care sunt prezentate sintetic în cele ce urmează.

3.1. Probleme privind infrastructura

3.1.1. Infrastructura portuară

În condițiile în care traficul de mărfuri în portul Galați a scăzut în ultimii ani, CN APDM asigură în momentul de față lucrările de întreținere și dragajul necesar numai pentru cheiurile unde fluxurile de trafic sunt suficiente pentru a acoperi cheltuielile. Programul de dragaj pentru asigurarea adâncimii minime este realizat anual, cu consultarea operatorilor portuari, pe baza datelor istorice privind fluxurile de trafic.

În ceea ce privește necesitatea modernizării cheurilor pentru adaptarea la schimbările pieței privind tipul mărfurilor și navelor, sursele se asigură de la bugetul de stat și din fonduri europene nerambursabile. Un aspect problematic pentru a asigura fezabilitatea economică a investițiilor CN APDM în infrastructura de acostare, îl reprezintă și implicarea limitată a operatorilor portuari în derularea unor proiecte de investiții care să susțină creșterea traficului naval. Până în prezent, singurii operatori care au făcut investiții sunt Port Bazinul Nou SA, Trans Europa Port SA și Docuri SA, investiții care nu au încă impactat semnificativ asupra traficului maritim până în momentul de față.

3.1.2. Infrastructura căilor navigabile

La problemele de infrastructură portuară se adaugă problemele de navigație pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării, ce descurajează transportul de mărfuri pe căile navigabile. Șenalul navigabil prezintă deficiențe atât din punct de vedere al adâncimii, cât și al lățimii. Una din cele mai problematice zone se află în sectorul Zimnicea. Toate aceste probleme de infrastructură (atât cele legate de infrastructura portuară, cât și cele ale infrastructurii căilor navigabile) reduc potențialul de dezvoltare a traficului fluvial de mărfuri prin portul Galați și contribuie la tendințele descrescătoare înregistrate în ultimii ani.

3.1.3. Conexiuni (rutiere și feroviare) necorespunzătoare

Deși Portul Galați este un nod central al rețelei TEN-T, legăturile cu hinterlandul sunt considerate inadecvate pentru a atrage o creștere semnificativă a fluxurilor de trafic:

- Nu există autostrăzi/drumuri expres care să asigure accesul facil, rapid și în condiții de siguranță către municipiul Galați. Majoritatea drumurilor de acces către Galați sunt

drumuri cu o singură bandă pe sens, acest tip de drum fiind recunoscut ca fiind cel mai periculos și dispune de o capacitate scăzută de acomodare a traficului.

- Condiția tehnică a drumurilor de acces dinspre autostrada A2, DN1, DN2, Nordul Moldovei și Constanța către Galați este clasificată, în mare parte, ca "Mediocră - Bună" conform calificativelor CESTRIN.
- Actuala rută ocolitoare a municipiului are 1 bandă pe sens și tranzitează zone cu locuințe.
- Legăturile feroviare cu principalele coridoare europene (Rin-Dunăre și extensia către Ucraina și Republica Moldova, fostul coridor Pan-EU IX) au caracteristici tehnice sub nivelul cerut prin Regulamentul 1315/2013.
- Triajele de cale ferată nu sunt întreținute în mod corespunzător.
- Există multe dane care nu au conexiuni la calea ferată. De exemplu, în portul Mineralier, doar 3 dane din 11 au legătură la calea ferată.

3.2. Probleme operaționale

3.2.1. Mijloace operaționale neadaptate la noile cerințe ale pieței

- Majoritatea facilităților de manipulare a mărfurilor sunt uzate fizic și moral, fapt ce afectează timpul și costul aferent operării.
- Nu există facilități pentru operarea fluxurilor intermodale.
- Portul este specializat pe tipuri de mărfuri, ale căror fluxuri s-au diminuat considerabil. De exemplu, portul Mineralier a fost proiectat pentru deservirea industriei locale a oțelului, dar activitatea în această industrie a scăzut foarte mult în ultimii ani.

Coroborând aspectele de mai sus cu starea precară a infrastructurii, este necesar ca actorii din portul Galați (în principal CN APDM și operatorii) să se orienteze spre modernizarea facilităților existente de operare a mărfurilor precum și spre diversificarea acestora, cu axare pe operarea fluxurilor intermodale, astfel încât să răspundă noilor cerințe ale pieței.

3.2.2. Staționarea în portul Sulina pentru controlul vamal

Toate navele care intră pe canalul Sulina din Marea Neagră sunt obligate să staționeze în portul Sulina pentru controlul efectuat de vamă, chiar dacă acesta nu este un port de operare. Acest lucru conduce la întârzieri de minim 1 oră și 30 de minute și costuri suplimentare.

3.2.3. Navigația pe timpul nopții pe canalul Sulina nu este permisă

Navigația în aval între Km 0 (Portul Sulina) și bara Sulina este interzisă pe timpul nopții pentru toate navele, cu excepția navelor AFDJ sau a celor special autorizate de aceasta. Navigația în aval pe timp de noapte este interzisă navelor maritime și fluvio-maritime, pe sectorul cuprins între Mm 43 și Mm 0 (Portul Sulina). Aceste restricții cauzează pierderi de timp pentru nave, deseori acestea fiind nevoite să staționeze peste noapte la Sulina.

3.2.4. Lipsa de personal la biroul vamal Galați și Poliția de Frontieră

Lipsa de personal este una din problemele ridicată care conduc la întârzieri la efectuarea controalelor vamale:

- Timpul de prelucrare a documentației pentru marfă variază foarte mult (între 1 și 4 ore). Aproximativ 50% din controale durează mai mult de 2 ore;
- La schimbarea turelor nu se lucrează o oră și jumătate întrucât trebuie realizată procedura de predare-primire a documentației;
- Nu se pot constitui mai multe comisii de control în același timp, prin urmare nu se pot realiza mai multe controale în același timp.

3.2.5. Sisteme Informativ de Management a Traficului in port

- Fluxurile de date între membrii comunității portuare nu sunt informatizate;
- Nu există o bază de date statistice coerentă și conectată la comunitatea portuară.

3.3. Problema privind politica comercială

3.3.1. Tarife necompetitive, în special taxele pe canalul Sulina și taxele de pilotaj

Costul este unul din cele mai importante aspecte luate în considerare de către expeditori în alegerea unui port pentru transbordare, împreună cu încrederea și eficiența oferită de către portul respectiv. O analiză a politicii tarifare actuale a Portului Galați, în comparație cu cea a Portului Constanța, pune în evidență diferențe semnificative în defavoarea Portului Galați.

În cele ce urmează, este exemplificat costul total pentru acostarea unei nave maritime cu o capacitate de 3.300 dwt încărcată cu cereale, în fiecare din cele două porturi.

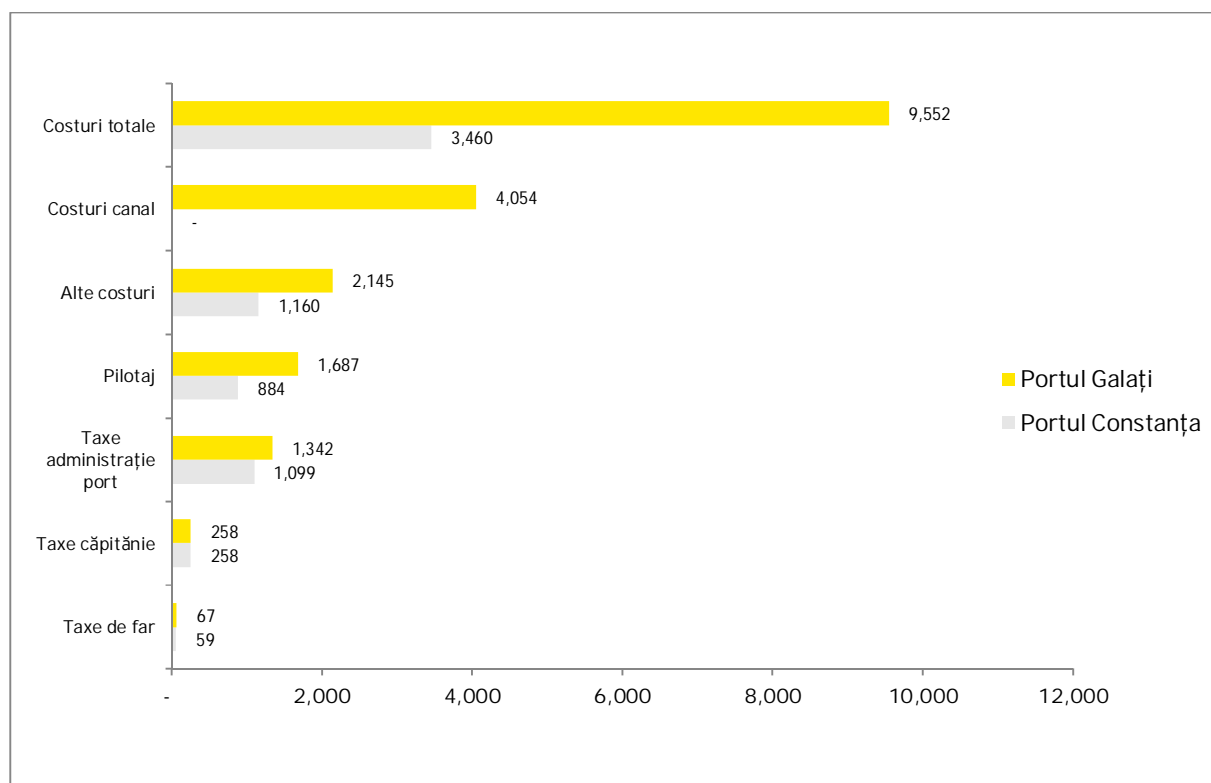


Figura 3.3-1: Comparația costurilor dintre Portul Galați și Portul Constanța în 2014 (navă de 3.300 dwt încărcată cu cereale)

Din exemplu ilustrat mai sus, se poate observa că în Portul Galați costurile totale de acostare sunt de 2,8 ori mai mari decât cele ale unei nave care acostează în Portul Constanța. Este important de observat că cea mai mare parte a costurilor este reprezentată, în cazul Portului Galați, de taxa de 4.054 USD percepută navelor care traversează Canalul Sulina, care reprezintă aproape 40% din costul total. În plus, se poate observa că în Portul Galați costurile de pilotaj sunt aproape duble comparativ cu cele din Portul Constanța.

Din cauza tarifelor ridicate, în multe cazuri transportul de marfă între Galați și Constanța este mai eficient din punct de vedere economic pe cale rutieră sau feroviară, urmată de ambarcarea mărfurilor pe nave în Constanța.

3.3.2. Alte probleme cu sistemul de tarifare

- CN APDM percepe taxe pentru staționarea navelor în rada portului. În schimb, pentru staționarea peste 20 de zile se obține gratuitate.
- Administrația a renunțat la diversele beneficii tarifare, care ar putea spori atractivitatea Portului Galați.
- Tarifele percepute de AFDJ depind de tonajul navelor, indiferent de încărcătura efectivă. Având în vedere că navele maritime sunt încărcate sub capacitate din cauza recesiunii

economice și datorită condițiilor de navigare, acest sistem duce la creșterea costului de transport per tonă marfă.

3.3.3. Sistemul de contractare a serviciilor portuare

CN APDM percepe garanții de la agenții economici cu care încheie contracte pentru furnizarea serviciilor portuare în sume semnificativ mai ridicate decât cele din Portul Constanța. Bonitatea agenților nu este luat în calcul.

3.4. Probleme de management

3.4.1. Lipsa unui sistem de management a forței de muncă bazat pe competență

Momentan, Comunitatea Portuară se confruntă cu probleme legate de forța de muncă:

- Personalul operativ din port trebuie să aibă calitatea de „muncitor portuar” conform prevederilor legale. Această calitate este dovedită cu „carnetul de muncitor portuar” eliberat de APDM. Condițiile de îndeplinit pentru eliberarea acestui document sunt minimale și nu necesită certificarea competențelor.
- Ocupațiile portuare nu sunt incluse în Codul Ocupațiilor din România.
- Nu există servicii de instruire și formare profesională pentru majoritatea ocupațiilor portuare. În prezent există câteva cursuri care au fost proiectate și realizate la solicitarea armatorilor / operatorilor portuari, în general ca urmare a solicitărilor ITM.
- Managementul de nivel mediu și cel de nivel superior necesită instruire în metode moderne de management.
- Nu există o politică de personă și un sistem de evaluare a competențelor și performanțelor.

4. Modele de administrare portuară

Principalele modele de administrare portuară definite de World Bank's Port Reform Toolkit¹⁰ sunt descrise în cele ce urmează:

	Port public de servicii	Port Instrument	Port Proprietar	Port privatizat
Principalele caracteristici	<ul style="list-style-type: none"> •Portul deține, întreține și operează toate bunurile (fixe sau mobile) iar activitățile de manipulare sunt efectuate de către forța de muncă angajată direct de autoritatea portuară. •Controlat în general de către Ministerul Transporturilor prin intermediul unui președinte sau director general desemnat de sau raportând direct ministerului. •Principalele funcții ale unui port public de servicii sunt activitățile de manipulare de marfă. 	<ul style="list-style-type: none"> •Autoritatea portuară deține, dezvoltă și administrează infrastructura și suprastructura porturii, inclusiv echipamentele de manipulare cum ar fi macaralele și motostivuitoarele. •Personalul autorității portuare operează de obicei echipamentul deținut de către aceasta. •Alte tipuri de activități legate de manipularea mărfurilor la bordul navelor și la cheu sunt desfășurate de obicei de către companii private contractate de agenții de expediție. 	<ul style="list-style-type: none"> •Autoritatea portuară acționează ca organ de reglementare și ca proprietar al infrastructurii, în timp ce operațiunile portuare (în special manipularea mărfurilor) sunt efectuate de operatorii privați. •Infrastructura este închiriată operatorilor privați sau unor producători industriali. 	<ul style="list-style-type: none"> •Terenul portuar este în întregime proprietate privată. •Împreună cu transferul proprietății terenului, unele guverne aleg să transfere simultan și funcțiile de reglementare.

¹⁰ http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf

	Port public de servicii	Port Instrument	Port Proprietar	Port privatizat
Puncte forte	<ul style="list-style-type: none"> • Există o singură organizație responsabilă de dezvoltarea suprastructurii și de manipularea de marfă. 	<ul style="list-style-type: none"> • Investițiile în infrastructura portuară și în echipament sunt realizate doar de sectorul public așadar se evită dezvoltarea unui exces de facilități. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sectorul privat desfășoară activitățile de manipulare a mărfurilor, deține și operează suprastructura. Operatorii de terminal cu contracte pe termen lung sunt mai înclinați să facă investiții. • Sectorul privat se adaptează mai bine la cerințele pieței. 	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilitate ridicată în ceea ce privește investițiile și operațiunile portuare. • Nu există interferență guvernamentală direct în activitatea portului. • Dezvoltarea portului este orientată către piață și politica tarifară. • Operatorii își pot extinde obiectul activității în funcție de oportunitățile identificate pe piață.
Puncte slabe	<ul style="list-style-type: none"> •Sectorul privat nu este implicat în activități de manipulare a mărfurilor. •Autoritatea/Administrația portuară este singurul angajator așadar flexibilitatea condițiilor de muncă este redusă. •Lipsa competiției intraportuare poate duce la ineficiență. •Dependența de bugetul de stat poate duce la o utilizare ineficientă a resurselor alocate. •Operațiunile nu sunt orientate către utilizatori sau piață. •Nu se pune accentul pe inovare. 	<ul style="list-style-type: none"> •Atât administrația portuară cât și operatorii privați desfășoară activități de manipulare a mărfurilor așadar pot apărea situații conflictuale. • Există riscul ca nivelul investițiilor să fie sub cel necesar. • Nu se pune accentul pe inovare. 	<ul style="list-style-type: none"> •Riscul de a se dezvolta supracapacități ca rezultat al presiunii operatorilor privați. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poate apărea fenomenul de monopol. • În cazul în care va fi nevoie de redevoltarea zonei portuare, guvernul va trebuie să cheltuiască sume considerabile pentru recuperarea proprietății. • Riscul de a apărea speculații în ceea ce privește prețurile la terenurile portuare.

	Port public de servicii	Port Instrument	Port Proprietar	Port privatizat
Exemple	Porturi din India și Sri Lanka	Porturile Autonome (Franța), Portul Chittagong (Bangladesh)	Rotterdam, Antwerp, Constanța	Porturile din Marea Briatanie și Noua Zeelandă.

Sursa: Port Reform Toolikit, World Bank

Tabel 3.4-1: Modele de administrare a porturilor

În prezent, Portul Galați funcționează pe modelul "landlord". Terenul portuar este concesionat de către CN APDM de la Ministerul Transporturilor, și subconcesionat de către CN APDM operatorilor portuari. Operatorii de terminal desfășoară activități specifice de manipulare de marfă și au responsabilitatea dezvoltării suprastructurii. Modelul landlord este cel mai răspândit în rândul porturilor dezvoltate, fiind întâlnit și în Portul Constanța.

Anumite porturi de tipul landlord furnizează și servicii navelor, cum este și cazul Porturilor Galați, Constanța și Antwerp. În porturile românești, obligația de a furniza aceste servicii este reglementată. În anumite cazuri, atunci când autoritatea nu are mijloacele necesare să presteze aceste tipuri de servicii din resurse proprii, sunt contractate companii private pentru efectuarea serviciului. Gama de servicii oferite de autoritatea portuară diferă de la port la port. Astfel, portul Anvers realizează un volum mai mare de operațiuni interne în comparație cu cele două porturi românești, cum ar fi de dragajul de mentenanță în port, precum și exploatarea unei flote de 30 de macarale plutitoare pentru operațiuni speciale legate de activitatea de întreținere.

SECȚIUNEA 2 Sinteza Studiului de Trafic

Tendențe de trafic în zona Portului Galați

Indicatorii fizici înregistrați în Portul Galați în anul 2013 au fost de 3.525.000 tone mărfuri și numărul total de nave înregistrat a fost de 1.800, în scădere față de anii anteriori, conform tabelului prezentat mai jos ce prezintă evoluția în perioada 2009-2013:

Trafic portuar	Trafic fluvial		Trafic maritim		Total	
Anul	[tone]	Nr. nave	[tone]	Nr. nave	[tone]	Nr. nave
2009	2.963.955	1.737	1.801.601	482	4.765.556	2.219
2010	4.587.018	2.429	1.764.107	454	6.351.125	2.883
2011	3.539.384	1.945	1.594.735	469	5.134.119	2.414
2012	2.672.000	1.338	1.317.000	387	3.989.000	1.725
2013	2.217.000	1.420	1.308.000	380	3.525.000	1.800

Sursa: http://www.romanian-ports.ro/html/trafic_gl.html

Portul Galați dispune de facilități de manipulare a diferitelor tipuri de mărfuri, principalii operatori prezenți fiind Port Mineralier SC Romportmet SA Galați, SC Docuri SA Galați, CNFR Navrom SA Galați, SC Port Bazinul Nou SA Galați și SC Unicom Oil Terminal SA Galați. Aceștia concurează la realizarea traficului fluvial, cât și al celui maritim.

Operator	Tip de marfă operat
SC Docuri SA Galați	produse siderurgice mărfuri vrac: cărbune, cocs, minereuri, produse balastiere și de carieră, materiale de construcție cereale mărfuri containerizate mărfuri generale diverse echipamente industriale mărfuri alimentare

Operator	Tip de marfă operat
SC Port Bazinul Nou SA Galați	produse siderurgice mărfuri vrac: cărbune, cocs, minereuri, produse balastiere și de carieră, materiale de construcție cherestea deșeuri feroase vrac și containerizate mărfuri generale diverse echipamente industriale mărfuri alimentare
SC Romportmet SA Galați	calcar, minereu, laminate plate
SC Unicom Oil Terminal SA Galați	produse petroliere

Metodologia utilizată la elaborarea Studiului de Trafic

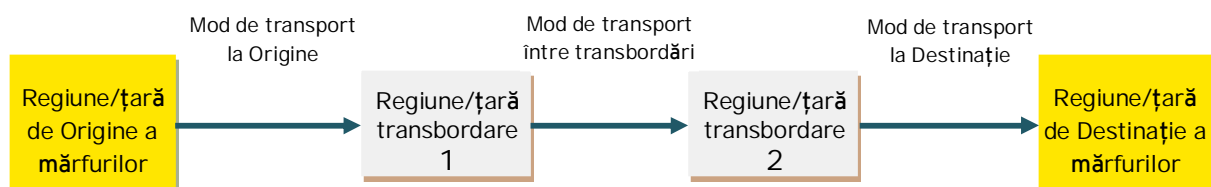
Scopul Studiului de trafic inclus în primul livrabil al proiectului, Studiul de piață, a fost de a identifica fluxuri de mărfuri ce prezintă potențial a fi atrase de către Portul Galați. Așadar, au fost analizate următoarele rute principale pentru transportul de marfă la nivel internațional pentru a identifica un potențial volum de marfă care ar putea fi preluat în anumite condiții de către portul Galați:

- I. Ruta Asia - Europa
- II. Ruta Vest - Est Europa, în special relațiile dintre țările din Europa Centrală și de Vest și Republica Moldova, Ucraina și Federația Rusă
- III. Ruta Europa - Marea Caspică (țările din zona Mării Caspice)
- IV. Ruta Nord - Sud Europa în special pe relația cu Polonia

Principiul de bază pentru analiza fluxurilor de marfă existente este acela al analizei detaliate a „lanțului de transport” de la Origine la Destinație. Un lanț de transport cu două puncte de transbordare a mărfii este constituit din:

- Regiunea sau Țara de origine a mărfii;
- Modul de transport până la primul punct de transbordare a mărfii;
- Regiunea / terminalul unde se efectuează o primă transbordare a mărfii;
- Modul de transport între cele două puncte de transbordare a mărfii;
- Regiunea / terminalul unde se efectuează o a doua transbordare a mărfii;
- Modul de transport până la destinație;
- Regiunea sau țara de Destinație a mărfii.

Schema de mai jos prezintă modelul unui lanț de transport.



Categoriile de marfă luate în considerare sunt conform clasificării NSTR1 și anume:

Categoria NSTR1	Categoria de marfă
0	Produse agricole
1	Produse alimentare
2	Combustibili minerali solizi
3	Petrol brut
4	Minereuri, deșeuri metalice
5	Produse metalice
6	Minerale și materiale de construcție
7	Îngrășăminte
8	Produse chimice
9	Produse finite, mașini, utilaje
10	Produse petroliere

Modurile de transport luate în considerare sunt:

- Rutier
- Feroviar
- Maritim
- Transportul pe căi navigabile interioare
- Altele

Baza de date utilizată este cea a modelului European de Transport de Marfă TRANSTOOLS 2005, fiind la ora actuală cea mai complexă și cuprinzătoare bază de date pentru transportul de mărfuri la nivel european.

Pentru distanțe, timpi de transport și costuri de transport generalizate între diverse regiuni/țări au fost utilizate informații din baza de date ETISPLUS,

Principiile care au stat la baza analizei din studiul de piață pentru portul Galați sunt:

- 1) Poziția geografică a portului Galați și accesul la coridoare de transport internaționale pe moduri de transport pe care le oferă în prezent;
- 2) Stabilirea unor regiuni/țări ca Origine și Destinație a mărfurilor ținând cont de caracteristicile transportului de marfă la nivel Internațional și de punctul 1) de mai sus;
- 3) Volumul și caracteristicile fluxurilor de marfă la nivel Origine – Destinație care în prezent nu includ portul Galați, dar care ar putea reprezenta un potențial pentru acesta datorită faptului că portul Galați ar putea fi integrat într-o nouă rută de transport mai avantajoasă din punct de vedere al distanțelor și costurilor de transport pentru o parte din aceste fluxuri de marfă.

Sumarul rutelor analizate

În urma elaborării Studiului de Trafic au fost identificate principalele fluxuri de marfă cu potențial a fi atrase de către Portul Galați. Această analiză a fost rafinată ulterior astfel încât concluziile studiului de trafic să prezinte principalele rute pentru care portul Galați are un avantaj competitiv.

Ruta China – Europa

Pe ruta China – Europa relațiile identificate ca fiind de interes pentru portul Galați sunt Polonia – China și Germania – China, relații pe care circulă anual fluxuri semnificative de marfă. Acestea cumulează circa 1.2 milioane de tone, majoritatea constând în produse finite, mașini și utilaje. Deși din punct de vedere al conexiunilor, rutele propuse ce includ și portul Galați pot fi considerate competitive în relație cu rutele existente, acestea au costuri mai ridicate cu 46%, respectiv 67%. Diferențele de cost vor reprezenta un factor descurajator pentru transportatori.

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă (t/an)	Cost estimat (EUR/container)	Ruta potențială	Cost estimate (EUR/container)	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
China – Europa	Polonia – China	376.000	Istanbul – CT/Odessa (maritim) și Odessa – Varșovia (rutier / c.f.)	376.000	1.225	Istanbul – GL (maritim) și GL – Varșovia (c.f./rutier)	1.784	46%	redus
						Shanghai – Koper (maritim) și Koper – Varșovia (rutier)		n/a	n/a
	Germania – China	860.000	Stuttgart – Koper/Trieste (rutier) și Koper/Trieste – Shanghai (maritim)	860.000	1.511	Stuttgart – GL (feroviar) și GL – Istanbul (maritim, feeder) și Istanbul – Shanghai (maritim)	2.517	67%	foarte redus

Ruta Europa Vest – Est (feroviar)

Relațiile relevante pentru portul Galați pe ruta Est – Vest Europa însumează un total de circa 562.000 de tone de marfă pe an, constând în produse alimentare, produse chimice, produse finite, mașini și utilaje. Dintre acestea, pentru pentru aproximativ 305.000 de tone există potențial de preluare prin portul Galați. Rutele propuse includ conexiuni feroviare și fluviale, așadar succesul unei potențiale atrageri a acestor fluxuri de marfă prin portul Galați depind foarte mult de calitatea, precum și de buna desfășurare a navigației pe Dunăre. Din punct de vedere al costurilor de transport pe rutele propuse, acestea sunt semnificativ mai mici față de cele de pe rutele existente, diferențele variind între 12% și 55%.

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă (t/an)	Cost estimate (EUR/continer)	Ruta potențială	Cost estimate (EUR/continer)	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
Europa de Vest – Europa de Est	Austria - Rusia	189.000	Viena – Moscova (feroviar)	84.000	1.220	Viena – GL (fluvial) si GL – Moscova (feroviar)	1.068	-12%	ridicat
	Ungaria - Rusia	246.000	Budapesta – Moscova (rutier)	160.000	1.220	Budapesta – GL (fluvial) si GL – Moscova (feroviar)	1.068	-12%	ridicat
	Bulgaria - Rusia	99.000	Sofia – Moscova (rutier)	33.000	2.214	Sofia - Galați – Moscova (feroviar - feroviar)	1.390	-37%	foarte ridicat

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă (t/an)	Cost estimate (EUR/continer)	Ruta potențială	Cost estimate (EUR/continer)	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
	Serbia și Muntenegru - Rusia	28.000	i) Belgrad - Varna (rutier) și Varna - Novorossiysk (maritim) și Novorossiysk - Moscova (rutier)	28.000	3.385	Belgrad - GL (feroviar) și GL - Moscova (feroviar)	1.512	-55%	foarte ridicat
			ii) Belgrad - CT (rutier) și Varna - Novorossiysk (maritim) și Novorossiysk - Moscova (rutier)						

Ruta Europa - Marea Caspică

Pe ruta Europa - Marea Caspică circulă mărfuri cu un potențial ridicat de a fi atrase prin Portul Galați. Volumele anuale sunt de aproximativ 1 milion de tone și constau în minereuri, deșeuri metalice, produse finite, mașini, utilaje și produse alimentare. Relația cu cel mai important trafic o reprezintă Germania - Iran, pe care circulă anual în jur de 500.000 tone de produse finite, mașini și utilaje, din care pentru 131.000 de tone transferul prin Portul Galați ar aduce transportatorilor o reducere de cost de 26% față de transportul pe ruta existentă. În plus, pe relațiile Germania - zona Mării Caspice și Austria - zona Mării Caspice există un potențial suplimentar de 86.000 tone care ar putea fi atrase prin Galați.

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă (t/an)	Cost estimat	Ruta potențială	Cost estimat (EUR/container)	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
Europa – Marea Caspică	Germania – zona Mării Caspice	88.000	Poti – Anvers (maritim) și Anvers – Duisburg (fluvial)	88.000	43 (EUR/tonă)	Poti – Galați (maritim) și Galați – Duisburg (feroviar)	106 (EUR/tonă)	147%	foarte redus
		236.000	Frankfurt – Odessa (feroviar) și Odessa – Poti (maritim)	48.000	2.056 (EUR/container)	Frankfurt – Galați (feroviar) și Galați – Poti (maritim)	2.115 (EUR/container)	3%	ridicat
	Austria – zona Mării Caspice	47.000	Poti – Koper (maritim) și Koper – Viena (rutier)	38.000	44 (EUR/tonă)	Poti – Galați (maritim) și Galați – Viena (fluvial)	27.5 (EUR/tonă)	-39%	foarte ridicat
	Polonia – zona Mării Caspice	122.000	Varșovia – Odessa (feroviar) și Odessa – Poti (maritim)	112.000	1.064 (EUR/container)	Varșovia – Galați (feroviar) și Galați – Poti (maritim)	1.590 (EUR/container)	49%	redus
	Germania – Iran	501.000	Regiunea Thüringen – Varna (rutier) – Iran (maritim)	131.000	1.860 (EUR/container)	Regiunea Thüringen – Galați (feroviar) – Iran (maritim)	1.377 (EUR/container)	-26%	foarte ridicat

Ruta Marea Neagră – Marea Baltică

Pe ruta Marea Neagră – Marea Baltică sunt transportate anual circa 550.000 de tone de mărfuri precum produse finite, mașini, utilaje, produse agricole, îngrășăminte și combustibili minerali solizi, din care aproximativ 74.000 de tone pe relația Istanbul-Varșovia au potențial de a fi atrase prin portul Galați. Din punct de vedere al costurilor de transport, doar pe relația Turcia – Polonia (produse finite, mașini și utilaje) alternativa ce include Portul Galați este competitivă. Astfel, pe această potențială rută costul este mai avantajos pe ruta potențială (cu 10% mai scăzut față de cel de pe ruta existentă), iar beneficiile sunt generate și de evitarea transportului rutier (efectuat pe ruta existentă) prin care s-ar reduce efectele negative asupra mediului înconjurător, precum și riscul asociat cu furtul mărfii transportate.

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existent (t/an)	Cost estimat	Ruta potențială	Cost estimat	Diferența de cost	Potential bazat pe cost
Marea Neagră – Marea Baltică	Turcia – Polonia	140.000	Istanbul – Varșovia (rutier)	74.000	1.727 (EUR/container)	Istanbul – Galați (maritim) si Galați – Varșovia (feroviar)	1.550 (EUR/container)	-10%	foarte ridicat
		197.000	Polonia – Ucraina/Odessa (feroviar) si Ucraina/Odessa – Turcia/Istanbul (maritim)	73.000	1.064 (EUR/container)	Polonia – Galați (feroviar) si Galați – Turcia/Istanbul (maritim)	1.550 (EUR/container)	46%	foarte redus

Ruta	Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existent (t/an)	Cost estimat	Ruta potențială	Cost estimat	Diferența de cost	Potential bazat pe cost
	Grecia - Polonia	71.000	Grecia - Ucraina/Odessa (maritim) si Ucraina/Odessa - Polonia/Varșovia (rutier)	20.000	n/a	Grecia - Galați (maritim) si Galați - Varșovia (feroviar)	n/a	n/a	n/a
	Lituania - Turcia	150.000	Lituania - Ucraina/Odessa (feroviar) si Ucraina/Odessa - Turcia/Istanbul (maritim)	79.000	n/a	Lituania - Galați (feroviar) si Galați - Turcia/Istanbul (maritim)	n/a	n/a	n/a

Concluzii

Tabelul de mai jos sumarizează relațiile pentru care redirectionarea mărfurilor prin Portul Galați ar aduce avantaje din punct de vedere al costurilor de transport față de ruta existentă. Astfel, circa 600.000 de tone de marfă pot fi atrase din fluxuri deja existente, dacă se iau măsurile necesare în ceea ce privește îmbunătățirea infrastructurii și a suprastructurii din port, dar și a conexiunilor cu hinterlandul, precum și în vederea adoptării unor politici comerciale atractive. În acest context, menționăm că eforturile de atragere a mărfurilor trebuie să fie completate cu stabilirea unor parteneriate de colaborare și identificarea noilor oportunități în vederea transformării portului Galați într-un punct important pentru traficul de marfă din Sud-Estul Europei.

Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă	Cost estimat	Ruta potențială	Cost estimat	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
Austria - Rusia	189.000	Viena - Moscova (feroviar)	84.000	1.220 (EUR/container)	Viena - GL (fluvial) si GL - Moscova (feroviar)	1.068 (EUR/container)	-12%	ridicat
Ungaria - Rusia	246.000	Budapesta - Moscova (rutier)	160.000	1.220 (EUR/container)	Budapesta - GL (fluvial) si GL - Moscova (feroviar)	1.068 (EUR/container)	-12%	ridicat
Bulgaria - Rusia	99.000	Sofia - Moscova (rutier)	33.000	2.214 (EUR/container)	Sofia - Galați - Moscova (feroviar - feroviar)	1.390 (EUR/container)	-37%	foarte ridicat
Serbia și Muntenegru - Rusia	28.000	i) Belgrad - Varna (rutier) si Varna - Novorossiysk (maritim) si Novorossiysk - Moscova (rutier)	28.000	3.385 (EUR/container)	Ruta potențiala: Belgrad - GL (feroviar) si GL - Moscova (feroviar)	1.512 (EUR/container)	-55%	foarte ridicat
Germania - zona Mării Caspice	236.000	Frankfurt - Odessa (feroviar) si Odessa - Poti (maritim)	48.000	2.056 (EUR/container)	Frankfurt - Galați (feroviar) si Galați - Poti(maritim)	2.115 (EUR/container)	3%	ridicat

Relații	Schimburi comerciale (t/an)	Ruta existentă	Schimburi comerciale pe ruta existentă	Cost estimat	Ruta potențială	Cost estimat	Diferența de cost	Potențial bazat pe cost
Austria – zona Mării Caspice	47.000	Poti – Koper (maritim) si Koper – Viena (rutier)	38.000	44 (EUR/tonă)	Poti – Galați (maritim) si Galați – Viena (fluvial)	27 (EUR/tonă)	-39%	ridicat
Germania – Iran	501.000	Regiunea Thüringen – Varna (rutier) – Iran (maritim)	131.000	1.860 (EUR/container)	Regiunea Thüringen – Galați (feroviar) – Iran (maritim)	1.377 (EUR/container)	-26%	foarte ridicat
Turcia – Polonia	140.000	Istanbul – Varșovia (rutier)	74.000	1.727 (EUR/container)	Istanbul – Galați (maritim) si Galați – Varșovia (feroviar)	1.750 (EUR/container)	1%	ridicat
Total fluxuri potențiale			596.000					

VERSIUNEA

SECȚIUNEA 3 Analiza SWOT

Analiza SWOT este o tehnică managerială utilizată pentru înțelegerea poziției strategice a unei companii. Aceasta asociază o perspectivă internă, în care pune în lumină punctele tari și pe cele slabe ale societății, cu una externă, în care se prezintă oportunitățile și amenințările existente la un moment dat pe piață.

Analiza SWOT este unul dintre elementele cheie care stau la baza unei strategii bine fundamentate. Pe baza acestei analize au fost formulate obiectivele și direcțiile strategice de dezvoltare ale Portului Galați.

În cele ce urmează este prezentată sinteza punctelor forte, punctelor slabe, a oportunităților și amenințărilor identificate la nivelul comunității Portului Galați.

Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Port maritim și fluvial ▶ Cale ferată cu ecartament Rusesc și European ▶ Poziția strategică la granița estică a UE ▶ Apartenența la coridorul Rin-Dunăre a rețelei TEN-T Centrală ▶ Dimensiunea navelor maritime și fluviale care pot acostă în portul Galați ▶ Proximitatea față de Parcul Industrial și Zona Liberă ▶ Atitudinea proactivă a managementului CN APDM pentru promovarea proiectelor de dezvoltare a portului Galați și aplicarea principiului parteneriatului la nivelul Comunității Portuare ▶ Forță de muncă competitivă și disponibilă în regiune ▶ Dotări performante privind colectarea deșeurilor și reziduurilor de la nave ▶ Prezența punctului valmal în port ▶ Obținerea certificării ISPS 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Facilități portuare ineficiente și neadaptate noilor fluxuri de marfă ▶ Limitări privind adâncimea la bara Sulina ▶ Limitări privind condițiile de navigație pe sectorul comun Româno-Bulgar în anumite perioade ale anului ▶ Capacitatea redusă de a asigura condițiile de navigație pe timpul iernii ▶ Sistem ineficient pentru finanțarea lucrărilor de dragaj pentru menținerea adâncii în port ▶ Costuri ridicate pentru accesul navelor maritime în portul Galați ▶ Ofertă limitată de servicii logistice ▶ Conexiuni ineficiente cu hinterlandul ▶ Fluxurile la nivelul Comunității Portuare nu sunt informatizate iar sistemele de securitate și siguranță automatizate nu acoperă toate zonele porturilor ▶ Birocrație excesivă și proceduri greoaie legate de activitatea de vămuire a mărfurilor și trecere a frontierei ▶ Lipsa implicării Comunității Portuare în activități de cercetare-inovare
Oportunități	Amenințări
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Acces la oportunități de finanțare nerambursabilă ▶ Existența unor fluxuri de marfă cu potențial de a fi atrase în portul Galați ▶ Contextul geo-politic actual favorabil ca zona de stabilitate la granița de Est a UE 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Competiția cu Portul Constanța ▶ Consolidarea coalițiilor între porturi și intensificarea competiției între bazinele maritime ▶ Declinul producției industriale în regiune ▶ Lipsa de personal calificat în domeniul logisticii și lipsa ofertei de servicii de calificare și instruire în domeniul logisticii și transporturilor ▶ Modernizarea sistemului feroviar din Bulgaria ▶ Dezvoltarea căii ferate între Turcia și Europa

Puncte tari

► Port maritim și fluvial

Portul Galați beneficiază de avantajul de a fi atât port maritim, cu acces la Marea Neagră, cât și port fluvial, fiind amplasat pe sectorul maritim al Dunării, cel mai mare fluviu european. Principalul avantaj al unui port fluvio-maritim constă în faptul că permite atât accesul navelor maritime, cât și al celor fluviale, asigurând un transfer mai rapid al mărfurilor aduse pe nave maritime către rețelele de transport din hinterland. Se evită astfel congestiunea zonelor de transbordare din port, permițând desfășurarea eficientă a operațiunilor. Acest punct forte contribuie la transformarea Portului Galați într-un important punct de transbordare pentru mărfurile care circulă pe rutele Asia-Europa, Europa-Marea Caspică și Europa de Nord-Europa de Sud.

► Cale ferată cu ecartament Rusesc și European

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 mai ales prin prisma proximității față de statele ce dispun de căi ferate cu ecartament larg. Valorificând acest avantaj, Portul Galați poate deveni un important punct de tranzit pentru mărfurile ce provin din, au ca destinație sau tranzitează 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.

► Poziția strategică la granița estică a UE

Prin localizarea strategică la granița estică a Uniunii Europene precum și prin cele două tipuri de cale ferată de care beneficiază, portul Galați se poate poziționa pe piață ca un punct terestru și maritim de intrare în Uniunea Europeană și poate astfel atrage fluxurile de marfă transportate între țările din Uniunea Europeană și țările fostei Uniuni Sovietice și zona Mării Caspice.

► Apartenența la coridorul Rin-Dunăre al rețelei TEN-T Centrală

Poziționarea portului Galați ca nod pe rețeaua centrală TEN-T, pe coridorul Rin-Dunăre reprezintă o oportunitate semnificativă având în vedere că obiectivele UE în ceea ce privește domeniul transporturilor vizează finalizarea coridoarelor TEN-T până în anul 2030. Apartenența la rețeaua centrală TEN-T implică obligativitatea îndeplinirii unor cerințe

minime¹¹ privind infrastructura de transport pe căile navigabile interioare, infrastructura portuară și a conexiunilor cu hinterlandul care, odată implementate, vor contribui la creșterea competitivității portului. Astfel, pe termen mediu, portul Galați va fi parte dintr-o rețea bine conectată ce va permite transportul eficient de mărfuri și, în plus, poate beneficia de fondurile UE pentru dezvoltarea acestuia ca parte din coridor.

▶ **Dimensiunea navelor maritime și fluviale care pot acosta în portul Galați**

Având în vedere adâncimile existente la dană în Portul Galați, în port poate acosta orice tip de navă fluvială, în timp ce navele maritime ce pot fi acostate pot avea dimensiuni de până la 15.000 tdw. Cu toate acestea, referitor la dimensiunea navelor maritime există însă o limitare de 8.800 tdw a navelor ce pot accesa portul, dată de adâncimea la bara Sulina (adâncimea minima asigurată).

▶ **Proximitatea față de Parcul Industrial și Zona Liberă**

Cele două zone sunt destinate desfășurării serviciilor cu valoare adăugată, respectiv pentru activități conexe sectorului de transport naval, activități specifice unui „port uscat” și activități standard ale unui terminal portuar și activități de producție. În plus, existența Zonei Libere ce oferă facilități fiscale poate fi un factor important în ceea ce privește dezvoltarea activităților de producție în zona Portului Galați având în vedere că taxele vamale și TVA sunt exceptate la plată pentru mărfurile introduse în ZL Galați în vederea prelucrării, depozitării sau comercializării. Parcul Industrial Galați oferă avantaje prin scutiri de la plata impozitelor pe terenul închiriat/concesionat și a clădirilor localizate pe aceste terenuri, precum și scutiri de la plata taxelor aferente obținerii certificatelor de urbanism și a autorizațiilor de construire/desființare clădiri.

▶ **Atitudinea proactivă a managementului CN APDM pentru promovarea proiectelor de dezvoltare a Portului și aplicarea principiului parteneriatului la nivelul Comunității Portuare**

Unul dintre punctele forte ale Portului Galați îl constituie nivelul ridicat de implicare al managementului CN APDM în diverse programe de dezvoltare precum și în promovarea activă a portului. Acesta contribuie la identificarea noilor oportunități precum și la crearea unor noi relații de colaborare ce pot fi benefice portului. În plus, CN APDM organizează întâlniri trimestriale de lucru cu agenții economici implicați în activitatea portuară pentru a discuta potențiale oportunități de dezvoltare a Portului Galați.

¹¹ Conform Regulamentului TEN-T nr. 1315/2013

▶ **Forță de muncă competitivă și disponibilă în regiune**

Forța de muncă disponibilă reprezintă la momentul actual un avantaj competitiv al întregii țări și implicit a regiunii de sud-est, ce contribuie la creșterea atractivității pentru investitori. În prezent România se situează pe penultimul loc în ceea ce privește costurile medii cu forța de muncă pe oră dintre statele membre UE¹².

▶ **Dotări performante privind colectarea deșeurilor și reziduurilor de la nave**

Existența dotărilor performante pentru colectarea deșeurilor și reziduurilor generate de nave în port reprezintă o măsură importantă pentru asigurarea sustenabilității activităților portuare. De asemenea, faptul că aceste facilități sunt asigurate în Portul Galați contribuie la asigurarea condițiilor de siguranță a navigației prin prevenirea incidentelor ce pot apărea dacă deșeurile blochează echipamentele de propulsie ale navelor din port.

▶ **Prezența punctului vamal în port**

Existența unui punct vamal în Portul Galați reprezintă o facilitate atractivă deoarece reduce timpul pentru eventuale deplasări la un birou vamal aflat la o distanță mai mare de port, fapt care ar implica și potențiale costuri suplimentare.

▶ **Obținerea certificării ISPS**

Certificarea ISPS a Portului Galați oferă garanția faptului că acesta a implementat procedurile standardizate și adecvate de management al riscului în conformitate cu standardele IMO și nivelul de securitate necesar, în funcție de evaluarea făcută de statul român.

Puncte slabe

▶ **Facilități portuare ineficiente și neadaptate noilor fluxuri de marfă**

Portul Galați a fost proiectat pentru deservirea combinatului siderurgic, facilitățile portuare fiind astfel adaptate transportului de materii prime și marfă vrac. Având în vedere tendințele istorice descrescătoare în volumul de activitate al combinatului, portul Galați a fost nevoit să se reorienteze spre deservirea inclusiv a altor tipuri de mărfuri. Cu toate acestea, analiza infrastructurii și a suprastructurii din Portul Galați a evidențiat faptul că facilitățile portuare existente, deși sunt funcționale, nu susțin operarea noilor tipuri de mărfuri în condiții de eficiență. Având în vedere faptul că eficiența reprezintă unul dintre factorii importanți care determină decizia de selecție a unui port în lanțului logistic, acest aspect poate avea un impact nefavorabil asupra volumului de trafic ce poate fi atras, în special pe termen lung.

¹² Eurostat, 2014

- ▶ **Limitări privind adâncimea la bara Sulina**

În prezent adâncimea minimă asigurată la bara Sulina limitează pescajul navelor ce pot accesa portul Galați la 7.32 m. Dacă acest aspect s-ar remedia, portul Galați ar putea primi nave de până la 15,000 tdw deoarece dispune de adâncimile necesare pentru acomodarea acestora.

- ▶ **Limitări privind condițiile de navigație pe sectorul comun Româno-Bulgar în anumite perioade ale anului**

Sectorul Româno-Bulgar al Dunării este caracterizat de variații mari ale debitelor și nivelelor apei în timpul anului, fapt care face ca în anumite sectoare să apară puncte critice pentru navigație cauzate de eroziune și transportul sedimentelor. Numărul mediu de zile în care sunt asigurate condițiile de navigație este de 280 zile/an.

- ▶ **Capacitatea redusă de a asigura condițiile de navigație pe timpul iernii**

La momentul actual CN APDM nu deține un spărgător de gheață sau alte mijloace prin care să asigure condiții de navigație într-un mod continuu pe timpul iernii.

- ▶ **Sistem ineficient pentru finanțarea lucrărilor de dragaj pentru menținerea adâncimii în port**

În prezent, lucrările de dragaj de întreținere și alte lucrări hidrotehnice realizate de CN APDM sunt finanțate integral din sursele proprii ale companiei, nefiind subvenționate de bugetul statului. Acestea sunt realizate conform programelor anuale de mentenanță întocmite pe baza datelor istorice privind traficul în port. Astfel, asigurarea condițiilor adecvate de acostare în port se realizează doar la danele care înregistrează trafic, 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.

- ▶ **Costuri ridicate pentru accesul navelor maritime în portul Galați**

Accesul navelor maritime în portul Galați implică o serie de costuri suplimentare induse în principal de localizarea portului Galați la o distanță de 80 mile nautice de vărsarea Dunării în Marea Neagră (pe canalul Sulina). De exemplu, costul total de acostare a unei nave maritime în portul Galați, față de portul Constanța, include costuri suplimentare pentru tranzitarea canalului Sulina, taxe către ANR Sulina pentru oprirea obligatorie în port în vederea efectuării procedurilor vamale (chiar dacă destinația finală este portul Galați), taxe de pilotaj pentru tranzitarea canalului și acostarea în portul Sulina, taxele de acostare și onorariul de agenturare în portul Sulina. Astfel, costurile totale pentru accesul și acostarea navelor maritime în Portul Galați sunt semnificativ mai ridicate față de cel mai apropiat port la Marea Neagră (Portul Constanța).

- ▶ **Ofertă limitată de servicii logistice**

Serviciile logistice din porturi sunt împărțite în două categorii - Servicii logistice generale (încărcare, descărcare, depozitare în diverse condiții) și Servicii integrate în lanțul logistic (controlul calității, reambalare, particularizare, asamblare, testare, reparare și reutilizare). Acestea din urmă reprezintă servicii ce aduc valoare adăugată, așadar generează venituri mai mari comparativ cu prima categorie. În prezent, în portul Galați predomină furnizorii de servicii logistice generale.

- ▶ **Conexiuni ineficiente cu hinterlandul**

În prezent conexiunile feroviare și rutiere cu hinterlandul sunt sub cerințele unui port de pe rețeaua TEN-T Centrală, așa cum se menționează în Regulamentul 1315/2013 și Studiul elaborat pentru coridorul Rin-Dunare. Lipsa unor conexiuni adecvate cu hinterlandul duce la creșterea costului de transport, reducând astfel nivelul de eficiență. 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.

- ▶ **Fluxurile la nivelul Comunității Portuare nu sunt informatizate iar sistemele de securitate și siguranță automatizate nu acoperă toate zonele porturilor**

În ceea ce privește sistemele IT dedicate operațiunilor portuare, cele mai relevante la acest moment pot fi considerate cele tip Port Community System, adoptate de marile porturi din lume. Aceste sisteme fac legătura între toți agenții economici implicați în activitatea portuară (operatori, navlositori, agenți ai navei etc.) și autorități (Vama, Poliția de Frontieră, Căpitania Portuară). Sistemele sunt concepute pe baza unor procese optimizate și a unor proceduri simplificate și uniformizate, permițând astfel integrarea și automatizarea fluxurilor de informații. Acestea contribuie la îmbunătățirea performanței, creșterea eficienței (timp, resurse), dar și la o mai bună comunicare între toate părțile implicate. Un alt beneficiu asociat acestor sisteme este faptul că permit colectarea statisticilor detaliate cu privire la traficul de marfă care sunt esențiale pentru planificarea optimă a activității ulterioare. În plus, sistemele de securitate și siguranță automatizate nu acoperă toate zonele porturilor.

- ▶ **Birocrație excesivă și proceduri greoaie legate de activitatea de vămuire a mărfurilor și trecere a frontierei**

Efectuarea formalităților vamale în Portul Galați reprezintă o amenințare pentru dezvoltarea traficului existent și atragerea unor noi fluxuri de mărfuri din cauza timpului îndelungat de realizare a acestora și a sarcinii administrative ridicate induse de parcurgerea procedurilor aplicate.

- ▶ **Lipsa implicării Comunității Portuare în activități de cercetare-inovare**

La momentul actual Comunitatea Portuară nu este implicată în activități de cercetare-inovare, restricționându-se astfel oportunitățile de dezvoltare sustenabilă și inteligentă.

Oportunități

▶ Acces la oportunități de finanțare nerambursabilă

Portul Galați este situat pe Rețeaua Centrală de Transport European, ceea ce îi oferă oportunitatea de a accesa finanțare nerambursabilă în cadrul mai multor programe europene gestionate la nivel național și european.

Aceste avantaje trebuie valorificate pentru a susține eficientizarea și creșterea cotei de piață a transportului pe căile navigabile interioare, în concordanță cu politicile UE de promovare a modurilor de transport sustenabile.

▶ Existența unor fluxuri de marfă cu potențial de a fi atrase în portul Galați

O serie de fluxuri de marfă ce ar putea fi atrase în Portul Galați au fost identificate în cadrul Studiului de Trafice realizat (și prezentat în sinteză anterior). De asemenea, având în vedere revenirea la nivelurile de dinaintea crizei economice ce poate fi observată cu privire la traficul anual înregistrat la nivelul porturilor din regiune precum și tendința general pozitivă în ceea ce privește transportul maritim de mărfuri, se poate concluziona că portul Galați poate accesa diverse piețe aflate în creștere prin parteneriate strategice cu furnizori de servicii logistice integrate. Principalele rute și tipuri de mărfuri identificate care pot fi atrase de portul Galați:

- China – Europa: produse finite, mașini, utilaje
 - Europa de Vest – Europa de Est: produse finite, mașini, utilaje, produse alimentare, produse chimice
 - Europa – Marea Caspică: minereuri, deșeuri metalice, produse alimentare, produse finite, mașini, utilaje
 - Marea Neagră – Marea Baltică (în special Polonia): produse finite, mașini, utilaje, combustibili minerali solizi, produse agricole, îngrășăminte.
- ▶ Contextul geopolitic actual favorabil ca zona de stabilitate la granita de Est a UE

România, situată la granita de est a Uniunii Europene este o țară cu un mediu politic și legislativ stabil având un potențial redus de conflict, ceea ce reprezintă o oportunitate pentru transportul mărfurilor către / dispre țările non UE învecinate.

Amenințări

▶ Competiția cu Portul Constanța

Portul Constanța este unul dintre principalii competitori, preluând în ultimii ani o parte din traficul de marfă din Portul Galați. Astfel, în timp ce ambele porturi împart același hinterland, portul Constanța este mai bine conectat și beneficiază de facilități de operare moderne. De

asemenea, nivelul adâncimilor din bazinele portuare este mai mare, ceea ce permite transportul pe nave de dimensiuni mari și, implicit, reducerea costurilor de transport.

Master Planul Portului Constanța prevede realizarea de investiții de infrastructură în terminale de cereale, RoRo, containere și pasageri, precum și lucrări de modernizare a infrastructurii portuare și a rețelei rutiere și feroviare din port, ce vor contribui la creșterea capacității și a eficienței de operare.

- ▶ Consolidarea coalițiilor între porturi și intensificarea competiției între bazinele maritime

Dezvoltarea porturilor concurente din Marea Neagră, precum și a celor din Marea Adriatică reprezintă o amenințare mai ales în condițiile în care infrastructura, suprastructura și conexiunile cu hinterlandul ale Portului Galați nu vor fi semnificativ îmbunătățite. Fără aceste investiții și luând în considerare un ritm accelerat de dezvoltare al porturilor concurente, nivelul de atractivitate al portului Galați ar putea scădea în continuare.

- ▶ Declinul producției industriale în regiune

Dat fiind faptul că atât în trecut cât și în momentul de față, majoritatea mărfurilor tranzitate prin portul Galați provin din activitățile industriale desfășurate în municipiu (combinatul siderurgic Arcelor Mittal), scăderea activității de producție va duce la o scădere considerabilă a traficului prin port. Această amenințare poate fi contracarată prin concentrarea strategiei pe atragerea altor tipuri de marfă precum mărfurile containerizate.

- ▶ Lipsa de personal calificat în domeniul logisticii și lipsa ofertei de servicii de calificare și instruire relevante

Principalele probleme cu care se confruntă Comunitatea Portuară din punctul de vedere al personalului calificat în domeniul logisticii și transporturilor navale sunt lipsa cadrului de reglementare și a standardelor ocupaționale, precum și lipsa ofertelor de instruire și formare pentru noile profesii relevante.

Lipsa de personal calificat este cauzată în principal de faptul că nu există suficiente programe de educație și pregătire profesională relevante. La acest moment cerințele privind competențele personalului (atât operativ cât și administrativ) care desfășoară activități portuare sunt definite insuficient. În plus, profesiile portuare nu sunt incluse în Clasificarea Ocupațiilor din România (COR). Singurele sesiuni de instruire organizate până acum pentru personalul din port au fost proiectate și organizate la solicitarea armatorilor și operatorilor portuari, în mare parte din cauza cerințelor impuse de Inspectoratul Teritorial de Muncă. Această situație creează dificultăți în recrutarea personalului cu calificări adecvate și scade eficiența operațională în terminale.

► Modernizarea sistemului feroviar din Bulgaria

Compania Națională de Infrastructură Feroviară a Bulgariei a solicitat un împrumut de la Banca Mondială pentru finanțarea Proiectului de Reabilitare a infrastructurii feroviare ce are ca scop îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor de infrastructură feroviară din Bulgaria. Aceasta se va realiza printr-un program de investiții care vizează în primul rând stoparea deteriorării și modernizarea situației activelor de infrastructură feroviară existente pe liniile selectate de pe rețeaua feroviară centrală a Bulgariei.

De asemenea, Bulgaria a finalizat Programul de Transport și Infrastructură de Transport 2014-2020 prin care 70% din bugetul total al programului (1.9 miliarde de euro) este distribuit în mod egal infrastructurii de drumuri și căi ferate.

► Dezvoltarea căii ferate între Turcia și Europa

Turcia a inaugurat în 2013 la Istanbul tunelul feroviar submarin care leagă Europa de Asia, prin strămoarea Bosfor. Construcția are o lungime de 13,6 kilometri, dintre care 1,4 kilometri sunt parcurși pe sub strămoarea Bosfor la 55 de metri adâncime. Proiectul a devenit funcțional parțial, asigurând doar transportul de pasageri. Oficialitățile turce speră ca, prin preluarea zilnică a circa 1,5 milioane de călători, tunelul să decongestioneze parțial traficul din Istanbul, mai ales în zona celor două poduri care traversează Bosforul.

Conform informațiilor disponibile, este analizată posibilitatea transportului feroviar de mărfuri prin tunel. La momentul actual, modul de transport de mărfuri utilizat cu precădere în Turcia este cel rutier, dar se preconizează că tunelul va juca un rol esențial în dezvoltarea transportului feroviar și poziționarea Turciei ca poartă între Europa și Asia. Odată începută folosirea tunelului și pentru transportul feroviar, o parte a mărfurilor transportate pe alte căi de transport (rutier și maritim) vor fi mutate pe tren. La momentul actual nu există o decizie în acest sens sau un orizont de timp în care va fi deschis transportul de mărfuri prin tunel.

Concluzii

Portul Galați se diferențiază din punct de vedere competitiv în primul rând prin faptul că este poziționat pe coridorul rețelei TEN-T Centrală Rin-Dunăre, coridoarele TEN-T fiind o prioritate pentru dezvoltare la nivel european și trebuie finalizate până în 2030. Totodată, este atât port maritim cât și fluvial și dispune de cale ferată cu ecartament rusesc (1520 mm) și european (1435 mm). Valorificarea acestor puncte tari se poate face doar dacă se inițiază demersuri pentru remedierea cel puțin a celor mai importante dintre punctele slabe existente, și anume starea proastă a infrastructurii și a suprastructurii și lipsa conexiunilor eficiente cu hinterlandul, precum și costurile ridicate de acostare în cazul navelor maritime, induse în principal de tranzitul Canalului Sulina.

De asemenea, există oportunități care să susțină dezvoltarea portului Galați, printre care:

- Apartenența la coridorul TEN-T Rin-Dunăre îl poziționează între prioritățile Uniunii Europene în ceea ce privește dezvoltarea sectorului de transport european, fapt ce implică un potențial ridicat al portului Galați de atragere a fondurilor UE nerambursabile;
- Prin poziția strategică la granița de est a UE și existența celor două sisteme de cale ferată de care beneficiază, portul Galați poate deveni o poartă de intrare în UE și poate atrage astfel fluxuri de marfă transportate între țările din Uniunea Europeană și țările fostei Uniuni Sovietice. Însă, această oportunitate poate fi valorificată doar în condițiile remedierii problemelor existente iar acțiunile necesare în acest sens sunt sprijinite de oportunitatea interesului UE pentru dezvoltarea coridoarelor rețelei TEN-T Centrală.

În ceea ce privește amenințările identificate, acestea pot deveni obstacole importante în calea dezvoltării dacă nu se iau suficiente măsuri de prevenție.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

SECȚIUNEA 4 Strategii relevante pentru dezvoltarea Portului Galați la nivel European, național, regional și local

1. Strategii și regulamente europene

1.1. Strategia Europa 2020¹³

Europa 2020 este strategia de creștere a UE pentru următorul deceniu și se concentrează în principal în jurul următoarelor trei obiective:

- ▶ Creștere inteligentă - dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- ▶ Creștere durabilă - promovarea unei economii "verzi", mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor și mai competitive;
- ▶ Creștere incluzivă - dezvoltarea unei economii cu rată ridicată de ocupare a forței de muncă ce conduce către coeziune economică, socială și teritorială.

Pentru a se asigura că fiecare Stat Membru adaptează strategia Europa 2020 la situația sa particulară, Comisia propune transpunerea obiectivelor UE în ținte și traiectorii naționale. Recomandările specifice statelor sunt documente elaborate de Comisia Europeană pentru fiecare țară care includ recomandări privind măsurile pe care trebuie să le adopte în următoarele 18 luni. Comisia Europeană a identificat un grad scăzut de concurență și eficiență pentru investițiile în domeniul transporturilor și a emis o recomandare specifică privind dezvoltarea unui plan comprehensiv de transport pe termen lung. În România, acesta ia forma Master Planului General de Transport (prezentat la capitolul privind strategiile naționale).

În plus, programul NAIADES II¹⁴ se concentrează pe realizarea de schimbări structurale pe termen lung în sectorul transporturilor pe căi navigabile interioare, pentru a permite contribuția deplină a acestui sector la strategia Europa 2020. Scopul NAIADES II este să creeze condițiile necesare prin care sectorul de transport pe căi navigabile interioare să fie bine guvernat, eficient, prietenos cu mediul, integrat în lanțul intermodal și cu forță de muncă calificată. Calitatea condițiilor de exploatare în porturile interioare trebuie îmbunătățită, acestea nefiind interconectate și integrate suficient cu alte moduri de transport. Totodată, inovarea necesită mai multă atenție, deoarece prin comparație cu alte sectoare de transport, până acum sectorul IWT nu a pus accent pe inovare.

¹³ Comunicare din partea Comisiei: Europa 2020 - O strategie pentru creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, Bruxelles 03.03.2010

¹⁴ Comunicare din partea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - *Spre un transport pe căi navigabile interioare de calitate NAIADES II*

1.2. Cartea Alba a Transporturilor - Foaie de parcurs pentru un spațiu European Unic al Transporturilor¹⁵

Deși multe dintre caracteristicile sistemului de transport s-au îmbunătățit în ultimul deceniu (de ex. eficiența, siguranța și securitatea), nu s-a produs nicio modificare structurală în modul de funcționarea acestuia. Acest fapt a condus la creșterea emisiilor de CO², dependența de petrol și congestiune. Pentru a adresa aceste tendințe nesustenabile, obiectivul general al Cărții Albe este să definească o strategie pe termen lung pentru transformarea sistemului de transport al UE într-un sistem durabil și competitiv până în anul 2050.

Orizontul de timp pentru îndeplinirea obiectivelor Cărții Albe este 2050 și printre obiectivele sale cheie, care vor contribui la o reducere cu 60% a emisiilor de gaze cu efect de seră (GHG) din transporturi până la jumătatea secolului (raportat la nivelurile anului 1990), lucrarea are ca scop transferul a 50% din deplasările de pasageri și mărfuri interurbane pe distanță medie de la transportul rutier la cel feroviar și naval. Acest obiectiv indică o puternică concentrare pe dezvoltarea căilor ferate și a transportului naval, atât pentru transportul de marfă cât și pentru pasageri. În plus, până în 2030, 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km trebuie să fie transferate la modul feroviar și maritim.

Având în vedere prevederile Cărții Albe, este evident că porturile cu conectivitate multimodală (căi ferate, rețea rutieră și căi navigabile) și căile navigabile interioare vor avea un rol fundamental în viitorul transport european și pan-european. Scopul general al noului sistem de transport este să devină mai sustenabil prin creșterea mobilității, eliminarea barierelor majore în domenii cheie și prin alimentarea creșterii economice și a ocupării forței de muncă.

1.3. Regulamentul TEN-T nr 1315/2013 al Parlamentului European și Consiliului¹⁶

Rețeaua de transport trans-europeană (TEN-T) va consolida coeziunea socială, economică și teritorială a Uniunii și va contribui la crearea unui spațiu european unic de transport care să fie *eficient și durabil, să crească beneficiile pentru utilizatorii săi și să sprijine creșterea incluzivă*.

¹⁵ White Paper. *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 28.03.2011

¹⁶ Regulamentul (UE) Nr. 1315/2013 al Parlamentului European și Consiliului din 11 decembrie 2013 privind dezvoltarea rețelei TEN-T și Decizia Nr. 661/2010/EU

Planificarea, dezvoltarea și operarea rețelei TEN-T va contribui la atingerea obiectivelor majore ale UE, stabilite în Strategia Europa 2020 și țintei Cărții Albe de reducere cu 60% a emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi până în anul 2050.

Regulamentul TEN-T stabilește liniile directe pentru dezvoltarea rețelei TEN-T ce include o rețea globală (Comprehensive) și rețeaua centrală (Core). Portul Galați este localizat pe rețeaua centrală. Cu privire la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare pentru rețeaua centrală până în anul 2030, o serie de măsuri vor trebui adoptate, ca de exemplu implementarea unor cerințe specifice la nivel de rețea cu privire la infrastructură, aplicații telematice, echipamente și servicii.

Cerințele TEN-T pentru porturile fluviale, care trebuie îndeplinite de către portul Galați până în anul 2030 sunt:

- ▶ Porturile de pe căile navigabile interioare vor avea un volum anual transbordat de peste 500.000 tone, pe baza mediei ultimilor trei ani publicate de Eurostat;
- ▶ Asigurarea conexiunilor corespunzătoare cu infrastructura rutieră și cea feroviară;
- ▶ Va deține cel puțin un terminal de mărfuri deschis pentru toți operatorii în mod nediscriminatoriu și va implementa un sistem transparent de politică tarifară;
- ▶ Va implementa aplicații telematice, inclusiv RIS;
- ▶ Va promova un transport sustenabil pe căi navigabile interioare;
- ▶ Va moderniza și dezvolta capacitatea infrastructurii, necesare pentru operațiuni de transport în regiunea portului.

Fiind și un port cu acces maritim, Galați va trebuie să implementeze măsuri corespunzătoare pentru a asigura următoarele cerințe pentru porturile maritime, stabilite în Regulamentul TEN-T până în anul 2030:

- ▶ Porturile maritime vor îndeplini cel puțin unul dintre următoarele criterii:
 - volumul traficului total anual de pasageri depășește 0.1% din volumul traficului total anual de pasageri al tuturor porturilor maritime din Uniune;
 - volumul total anual de marfă manipulată trebuie să depășească 0.1% din volumul total anual al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii;
 - portul maritim trebuie să fie situat pe o insulă și să reprezinte singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală;
 - portul maritim trebuie să fie situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei raze de 200 de km de cel mai apropiat port din rețeaua globală.
- ▶ Echipamentele asociate infrastructurii de transport maritim includ echipamente pentru managementul traficului de marfa, reducerea efectelor negative, inclusiv a efectelor negative asupra mediului inconjurator, echipamente pentru asigurarea navigabilității pe toata perioada anului, inclusiv spargătoare de gheata, studii hidrologice, echipamente pentru dragaj și asigurarea mentenanței portului;
- ▶ Conexiuni cu rețeaua de cale ferată și rețeaua rutieră;

- ▶ Conexiuni cu căile navigabile interioare;
- ▶ Implementarea serviciilor VTMS și e-Maritime;
- ▶ Va deține cel puțin un terminal de mărfuri deschis pentru toți operatorii în mod nediscriminatoriu și va implementa un sistem transparent de politică tarifară;
- ▶ Facilitati de receptie a deseurilor si reziduurilor de la nave in conformitate cu Directiva 2000/59/EC a Parlamentului European si al Consiliului;
- ▶ Introducerea de noi tehnologii și inovare, pentru promovarea combustibililor alternativi și a transportului maritim eficient din punct de vedere energetic, inclusiv GNL;

În plus, fiind un port localizat pe rețeaua centrală TEN-T (în conformitate cu Anexa II din Regulamentul TEN-T), acesta trebuie să asigure disponibilitatea combustibililor alternativi până în anul 2030.

1.4. Strategia UE pentru Regiunea Dunării

Strategia UE pentru regiunea Dunării (SUERD) este inclusă în Comunicarea¹⁷ Comisiei Europene (2010) și însoțită de un Plan de Acțiune SUERD detaliat¹⁸, care prezintă obiectivele operaționale precum și proiecte și acțiuni concrete ale strategiei.

SUERD reprezintă un mecanism de cooperare al Uniunii între statele aflate în bazinul Dunării, orientat spre asigurarea dezvoltării economice și sociale a macro-regiunii Dunării, prin consolidarea implementării politicilor și reglementărilor UE în cadrul regiunii.

Cele patru priorități („piloni”) sunt:

- a) Conectarea Regiunii Dunării;
- b) Protejarea mediului în Regiunea Dunării;
- c) Creșterea prosperității în Regiunea Dunării;
- d) Consolidarea Regiunii Dunării.

Conectarea Regiunii Dunării – transporturi, energie, cultură și turism. Acest pilon se concentrează pe trei domenii prioritare:

- ▶ Îmbunătățirea mobilității și a multimodalității (rutier, feroviar, aerian și căi navigabile interioare);
- ▶ Încurajarea unui sistem energetic sustenabil;
- ▶ Promovarea culturii și turismului și a contactelor interumane.

¹⁷ Comunicare din partea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării* Bruxelles 08.12.2010.

¹⁸ <http://www.danube-region.eu/component/edocman/?task=document.viewdoc&id=34&Itemid=0>

Protejarea mediului în Regiunea Dunării. Acest pilon se concentrează pe patru domenii prioritare:

- ▶ Restaurarea și menținerea calității apelor,
- ▶ Gestionarea riscurilor de mediu;
- ▶ Conservarea biodiversității, peisajelor și calității aerului și solului.

Aceste obiective trebuie integrate cu alte politici, de ex. infrastructura de transport are un impact pozitiv asupra dezvoltării economice dar planificarea inadecvată a investițiilor în transporturi poate avea un impact negativ asupra biodiversității și a calității aerului și apei.

Creșterea prosperității în Regiunea Dunării. Regiunea Dunării este caracterizată de diferențe socio-economice semnificative dar și de relații puternice între țări. În sprijinul Strategiei Europa 2020, acest pilon definește peste 50 de acțiuni și proiecte concrete care vizează eliminarea acestor diferențe prin:

- ▶ Dezvoltarea Societății bazate pe Cunoaștere prin tehnologii de cercetare, educație și tehnologie a informației;
- ▶ Sprijinirea competitivității întreprinderilor, inclusiv dezvoltarea clusterelor;
- ▶ Investiții în resurse umane și competențe.

Consolidarea Regiunii Dunării

- ▶ Creșterea capacității instituționale și a cooperării;
- ▶ Conlucrare pentru promovarea securității și combaterea crimei organizate.

Domeniul Prioritar 1a are ca scop îmbunătățirea mobilității și multimodalității pe căile navigabile interioare, concentrându-se pe fluviul Dunărea. Relevant pentru portul Galați, Planul de Acțiune SUERD pentru Domeniul Prioritar 1a presupune „dezvoltarea porturilor în bazinul Dunării în centre logistice multimodale” și „promovarea transportului de mărfuri sustenabil în regiunea Dunării”.

2. Strategii și reglementări naționale

2.1. Masterplanul General de Transport al României

Obiective specifice identificate pentru porturi și sectorul de transport pe căi navigabile interioare în cadrul Master Planului General de Transport al României (MPGT)¹⁹ sunt:

¹⁹ Toate documentele privind MPGT pot fi accesate pe website-ul oficial al Ministerului Transporturilor din România, în secțiunea dedicată Master Planului: <http://mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>

- ▶ Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii și a facilităților portuare pentru manipularea de noi fluxuri de marfă în mod eficient și adaptarea acestora la noua structură a fluxurilor, cu accent pe facilitățile intermodale;
- ▶ Îmbunătățirea conexiunilor rutiere și feroviare ale porturilor românești cu hinterlandul;
- ▶ Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe șenalul navigabil al Dunării.

Pentru portul Galați, analiza Raportului MPGT a identificat următoarele probleme: "Lipsa actuală a facilităților intermodale reprezintă un obstacol major în integrarea logisticii portuare în fluxurile internaționale iar infrastructura portuară și stațiile de triaj sunt vechi și necorespunzătoare. Legăturile cu rețelele naționale de transport rutier și feroviar sunt lente și ineficiente".

În plus, "[...] infrastructura portuară și stațiile de triaj sunt vechi și necorespunzătoare pentru nevoile logisticii moderne iar legăturile cu rețelele naționale de transport rutier și feroviar sunt lente și ineficiente. Acești factori limitează cantitatea de mărfuri manipulată în portul Galați Galați, ceea ce conduce la situația actuală de sub-utilizare a capacității portului.

Galați este bine situat pentru manipularea unor fluxuri mai mari și pentru deservirea nord-estului României și a Moldovei, dar are o infrastructură învechită și o conectivitate redusă, ceea ce îi îngreunează dezvoltarea. Infrastructura învechită a fost proiectată pe baza nevoilor industriei locale a oțelului, care a intrat în declin în ultimul deceniu. Cu volume mai mici de cărbune și minereu de fier, portul trebuie să își diversifice mărfurile operate pentru a răspunde nevoilor moderne ale industriei.

- ▶ Problemă: Galați nu dispune de facilități intermodale, ceea ce îi limitează tonajul manipulat
- ▶ Soluția propusă: Construirea unui terminal trimodal"

2.2. Strategia pentru un sistem de transport durabil 2007-2013, 2020, 2030²⁰

Obiectivul general al strategiei este dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții.

Obiectivele specifice sunt:

- ▶ Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;
- ▶ Liberalizarea pieței interne de transport;
- ▶ Stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;
- ▶ Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;

²⁰ http://www.mt.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_dezvoltare_durabila_noua_ultima_forma.pdf

- ▶ Asigurarea compatibilității cu mediul înconjurător.

Prioritățile din domeniul transportului naval pentru perioada 2007- 2013 se axează pe dezvoltarea infrastructurii de transport naval, asigurarea siguranței traficului, concomitent cu consolidarea porturilor ca centre logistice intermodale, care servesc drept sprijin la dezvoltarea progresivă a rețelei intermodale de transport mărfuri și a unor servicii de transport naval mai sigure și mai prietenoase cu mediul înconjurător.

Pentru realizarea acestor priorități, se vor avea în vedere următoarele acțiuni cu privire la porturi:

- ▶ Consolidarea funcției porturilor ca centre logistice și integrarea lor în sistemul de transport intermodal, cu o cooperare echilibrată și concurență loială inter-portuară;
- ▶ Dezvoltarea infrastructurii de transport naval și a facilităților portuare;
- ▶ Dezvoltarea serviciilor de securitate și salvare;
- ▶ Dezvoltarea sistemelor de informare fluvială (RoRIS);

Beneficii și rezultate așteptate:

- ▶ Creșterea și diversificarea transportului de mărfuri;
- ▶ Creșterea calității serviciilor de transport;
- ▶ Creșterea capacității de transport, siguranței și securității pasagerilor și mărfurilor;
- ▶ Realizarea graduală a unui indice de accesibilitate similar cu cel din regiunile metropolitane a Europei;
- ▶ Creșterea contribuției sectorului de transport la Produsul Intern Brut;
- ▶ Crearea de noi locuri de muncă în urma investițiilor din sectorul de transporturi.

2.3. Strategia României pentru Transport Intermodal 2020²¹

Implementarea strategiei intermodale în România este importantă având în vedere următoarele perspective:

- ▶ Creșterea atractivității României și dezvoltarea de activități comerciale internaționale;
- ▶ Sprijinirea dezvoltării „coridoarelor verzi” de transport (concept specific dedicat transportului integrat - combinarea tuturor modurilor de transport pentru atenuarea impactului de mediu);
- ▶ Creșterea eficienței modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă, prin atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele sustenabile, precum cel feroviar și naval;

²¹ http://www.mt.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_de_transport_intermodal_text.pdf

- ▶ Soluționarea problemelor legate de costurile ridicate de transport ale operatorilor economici și îmbunătățirea accesului bunurilor naționale pe piețele regionale, naționale și internaționale;
- ▶ Crearea de noi locuri de muncă, atât la nivel local cât și regional.

Strategia își propune următoarele ținte:

- ▶ Realizarea unui sistem de transport intermodal în România are ca țintă generală pentru 2020 atingerea unei cote de transport reprezentând cel puțin 40% din volumul mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI) pe teritoriul României.
- ▶ În consecință, până în anul 2020, realizarea unui sistem eficient de transport intermodal în România va conduce la crearea de noi locuri de muncă – peste 140.000 de locuri de muncă, și la o contribuție la produsul intern brut cu peste 10 miliarde euro.

Toate porturile maritime au conexiuni la rețeaua națională rutieră și feroviară, astfel că funcția de centre intermodale este asigurată în totalitate de aceste porturi. Portul Galați este singurul port care dispune atât de linii de cale ferată cu ecartament european (1435 mm) cât și rusesc (1520 mm), oferind astfel un avantaj în ceea ce privește traficul eficient și neîntrerupt între sistemele feroviare din Vest și sistemele din țările estice, precum Republica Moldova, Ucraina sau Rusia precum și pentru îmbunătățirea activității de transport intermodal în cadrul portului.

3. Strategii regionale și locale

3.1. Strategia pentru dezvoltarea regiunii de sud-est a României

Obiectivul general este 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.

Obiective specifice legate de transportul naval:

- ▶ 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;
- ▶ Intensificarea cooperării transfrontaliere maritime prin valorificarea sustenabilă a potențialului uman și a resurselor de mediu în apropiere de granițe.

Alte Obiective Specifice cu impact asupra Portului Galați:

- ▶ Consolidarea capacității administrative a administrațiilor publice prin dezvoltarea resurselor umane și îmbunătățirea serviciilor publice;

- ▶ Creșterea atractivității regiunii ca destinație turistică prin promovarea turismului regional integrat, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii turistice și creșterea calității serviciilor furnizate.

Activități legate de porturi:

- ▶ Dezvoltarea porturilor cu scopul de a le integra în fluxurile de trafic de mărfuri și pasageri, inclusiv prin promovarea cooperării internaționale;
- ▶ Dezvoltarea porturilor ca terminale intermodale/ multimodale.

3.2. Planul Integrat de Dezvoltare Urbană a municipiului Galați

Obiective specifice pentru dezvoltarea municipiului Galați

- ▶ Îmbunătățirea calității serviciilor publice oferite cetățenilor municipiului Galați;
- ▶ Creșterea capacității de furnizare de servicii sociale;
- ▶ Sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, în special al IMM-urilor inovative;
- ▶ Dezvoltarea unui mediu atractiv de recreere și divertisment;
- ▶ Îmbunătățirea accesibilității către municipiul Galați.

Priorități de dezvoltare

Obiectivul 1: Reabilitarea infrastructurii rutiere, extinderea infrastructurii de apă-canal, extinderea rețelei de iluminat, reabilitarea infrastructurii de producere și distribuție a energiei electrice, îmbunătățirea capacității de furnizare servicii medicale și educaționale, protecția mediului.

Obiectivul 2: Creșterea numărului de locuri în centrele sociale, dezvoltarea programelor de asistență socială.

Obiectivul 3: Dezvoltarea structurilor de sprijin al afacerilor, dezvoltarea de programe de pregătire profesională și antreprenoriat, promovarea programelor de cercetare aplicată.

Obiectivul 4: Dezvoltarea zonelor verzi, amenajarea și reabilitarea unor zone și unui port de agrement, reabilitarea patrimoniului cultural și promovarea turismului, reabilitarea și consolidarea infrastructurii fondului locativ.

Obiectivul 5: Construcția de noi infrastructuri de transport, precum și modernizarea celor existente, îmbunătățirea gestiunii traficului în municipiul Galați.

SECȚIUNEA 5 Planul Strategic

4. Viziune, Misiune și Obiective Strategice

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-modal²² 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.*
- ▶ *Transformarea comunității portuare într-un angajator important în regiune.*
- ▶ *Creșterea contribuției comunității portuare la dezvoltarea economică sustenabilă pe plan local și regional.*
- ▶ *Dezvoltarea traficului naval de pasageri în portul Galați.*

²² Un port care include trei moduri de transport - feroviar, rutier și navigabil; și în plus „++” pentru două tipuri de transport feroviar (standard european și rusesc) și două tipuri de transport pe apă (maritim și fluvial).

5. Direcții strategice de dezvoltare

Componentele planului strategic de dezvoltare sunt următoarele:

- ▶ Strategia de management al relației cu actorii relevanți
- ▶ Strategia de marketing și afaceri
- ▶ Strategia de investiții
- ▶ Strategia organizațională și dezvoltarea resurselor umane
- ▶ Strategia de protecție a mediului
- ▶ Strategii suport

Fiecare dintre componente au fost definite și detaliate în obiective specifice relevante.

5.1. Strategia de management al relației cu actorii relevanți

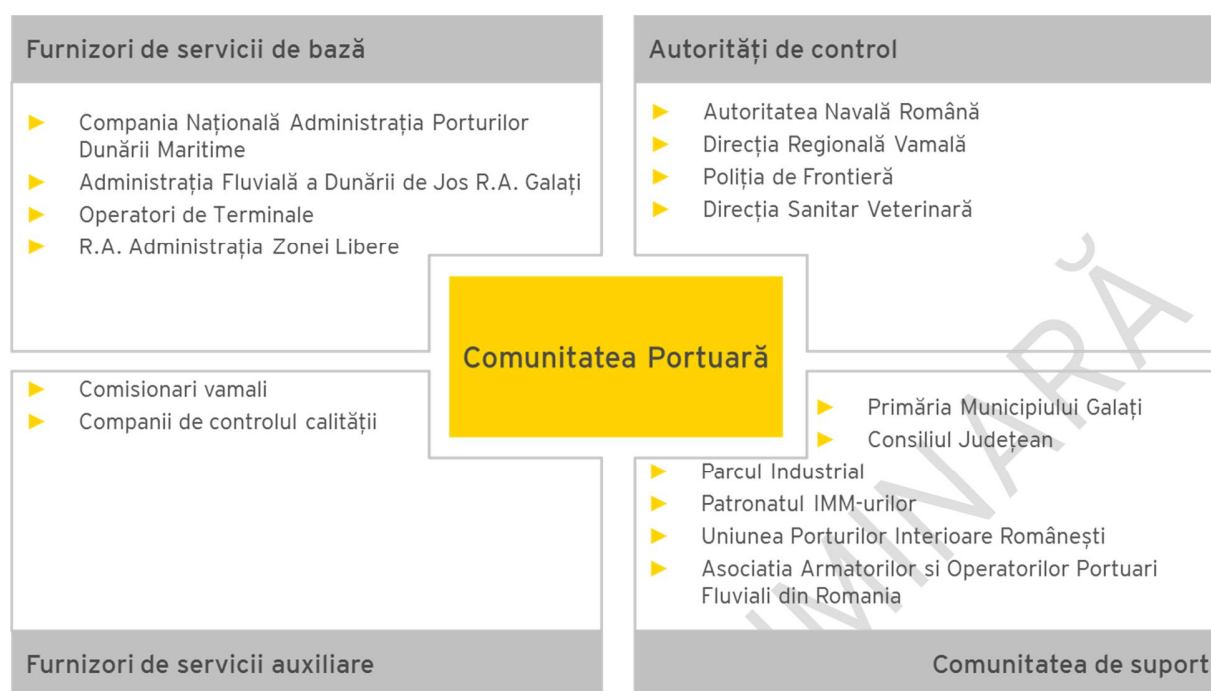
Principalul rol al strategiei de management al relației cu actorii relevanți este să asigure o comunicare și cooperare corespunzătoare cu aceștia pentru sprijinirea dezvoltării portului.

Obiectiv specific

- ▶ *Consolidarea permanentă a relațiilor parteneriale în procesul de dezvoltare a portului*

Managementul portului și operațiunile portuare influențează și sunt influențate de actori interesați externi în activitățile zilnice. Termenul de actor interesat în această privință, poate fi definit ca orice persoană sau grup de persoane care pot influența sau sunt influențate de operațiunile, acțiunile și performanța Portului. Ca atare, Autoritatea Portuară Galați trebuie să aibă în vedere diferitele interese și obiective strategice ale actorilor interesați, în special cu privire la dezvoltarea portului, pentru a asigura o comunitate portuară integrată, deschisă.

Actorii relevanți din cadrul comunității portuare a Portului Galați pot fi împărțiți în grupuri în principal pe baza rolului și implicării acestora, așa cum reiese din imaginea prezentată în cele ce urmează.



Strategia de management al relației cu actorii relevanți trebuie să facă referire și la următorii actori interesați externi comunității portuare:

- ▶ Ministerul Transporturilor
- ▶ Ministerul Fondurilor Europene
- ▶ Compania Națională a Căilor Ferate din România „CFR” SA
- ▶ Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România „CNADNR” SA

Scopul, precum și nivelul de implicare al actorilor interesați reprezintă un aspect cheie pentru dezvoltarea Portului Galați. Implicarea acestora poate urma una dintre următoarele abordări:

- ▶ implicare doar pentru validarea/colectarea unor puncte de vedere cu privire la propunerile de politici și planurile propuse (prin comitete de validare sau reprezentanți) formulate de administrația portuară - implicare *soft*.
- ▶ implicare activă în procesul de elaborare a politicilor și planurilor de dezvoltare (prin interviuri, reuniuni, grupuri de lucru) - implicare *hard*.

Combinarea celor două abordări este considerată oportună pentru stabilirea unei relații lucrative între administrația portuară și actorii interesați. Implicarea doar pentru validare (*soft*) este recomandată în principal ca instrument de evaluare periodică a direcției de dezvoltare a portului, în timp ce implicarea activă (*hard*) este esențială pentru menținerea transparenței și cooperării cu comunitatea portuară pe toată durata procesului de dezvoltare.

În concluzie, va fi stabilit un plan de comunicare care să permită implicarea comunității portuare în etapele importante ale procesului de elaborare și implementare a politicilor de

dezvoltare. Strategia de cooperare cu actorii interesați trebuie să facă parte din strategia de dezvoltare pe termen lung a portului, pentru a asigura o comunitate portuară integrată funcțională și o exploatare calitativă și eficientă a portului pe viitor.

Proiecte propuse - Dezvoltarea planului de comunicare cu actorii relevanți

Scopul planului de comunicare cu actorii relevanți este de a operaționaliza strategia de comunicare a autorității portuare prin stabilirea regulilor generale și a obiectivelor care trebuie urmate pentru a asigura o comunicare eficientă cu actorii interesați. Bugetul și responsabilitățile trebuie alocate corespunzător pentru implementarea acțiunilor ce țin de planul de comunicare.

Următoarele părți și acțiuni trebuie luate în considerare la dezvoltarea planului de comunicare:

- ▶ Comunicarea planului de investiții;
- ▶ Comunicarea pentru stabilirea tarifelor și procedurii de aprobare;
- ▶ Comunicarea cu privire la organizarea târgurilor și alte evenimente de promovare;
- ▶ Comunicarea reuniunilor anuale, trimestriale și altor reuniuni ale consiliului de administrație și conducerii portului;
- ▶ Comunicarea cu comunitatea portuară;
- ▶ Comunicarea cu agențiile și autoritățile regionale.

Este deosebit de important ca planul de comunicare să fie aplicat pentru a se asigura că viziunea pentru dezvoltarea Portului Galați existentă la nivelul administrației portuare este aliniată cu cea a actorilor interesați și nivelul de cooperare asigură îndeplinirea acestei viziuni.

5.2. Strategia de marketing și afaceri

Strategia de marketing și afaceri are ca scop creșterea cotei de piață a Portului Galați la nivel național și regional pe segmentul de transport maritim, fluvial și intermodal.

Obiective specifice

- ▶ *Creșterea permanentă a competitivității serviciilor oferite de Portul Galați clienților săi, în concordanță cu nevoile și cerințele acestora.*
- ▶ *Îmbunătățirea permanentă a vizibilității și imaginii portului Galați la nivel internațional prin implementarea unei strategii de marketing și promovare a serviciilor / facilităților oferite în port.*
- ▶ *Creșterea permanentă a 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.*

Pentru a dezvolta o strategie de marketing și afaceri eficientă, este esențială clarificarea următoarele aspecte:

- ▶ Care este obiectivul activității de marketing;
- ▶ Ce produse și/ sau servicii sunt promovate;
- ▶ Cine ar trebui să aibă responsabilitatea de a desfășura activitatea de marketing; și
- ▶ Prin ce metode ar trebui realizată activitatea de marketing?

Obiectivul activității de marketing a portului este acela de a valorifica cererea reprezentată de clienții existenți și potențiali pentru a atinge obiectivele portului. Aceasta nu implică neapărat doar maximizarea traficului, ci concentrarea pe mărfuri ce aduc valoare portului. Având în vedere că portul, în cel mai larg sens, nu trebuie să-și restricționeze activitățile, răspunsul la cea de-a doua întrebare referitoare la produsele și/sau serviciile ce sunt promovate este:

- ▶ Servicii de primire a navelor pentru încărcarea și descărcarea diverselor tipuri de mărfuri și a navelor de pasageri, și serviciile conexe, de întreținere și de pilotaj pentru intrarea și ieșirea în siguranță a navelor în și din port.
- ▶ Asigurare a spațiilor pentru cheuri, spații de rezervă și căi de acces feroviare și rutiere, care să permită funcționarea rapidă și fără blocaje a terminalelor.
- ▶ Asigurarea de spații pentru serviciile conexe cu valoare adăugată ridicată, cum ar fi zonele libere, transportul mărfurilor, transportul inter-modal și alte activități desfășurate pe țarm.

În ceea ce privește a treia întrebare, activitatea de marketing va intra în aria de responsabilitate a departamentelor comercial și de marketing din cadrul CN APDM. Opțiunea introducerii funcției de *Business developer* va fi de asemenea analizată, rolul acestuia fiind exclusiv unul de identificare a noilor oportunități de dezvoltare și de noi fluxuri de marfă care pot fi atrase de către Port. Un *Business developer* va acționa având în vedere direcțiile strategice stabilite de administrație și este necesar să cunoască activitățile specifice portului, precum și anumite industrii de interes.

5.2.1. Dezvoltarea coridoarelor de transport relevante

Anumite state europene reprezintă puncte de interes în coridoarele de trafic din fiecare dintre cele patru rute majore de mărfuri prezentate în Studiul de Trafic. Astfel, vor fi identificate zonele și regiunile relevante din aceste state pentru a stabili locațiile strategice de pe fiecare coridor, după cum urmează:

- ▶ Polonia

Pe baza rutelor de trafic de mărfuri dintre Polonia și China, precum și țările de la Marea Caspică și cele de la Marea Baltică, și având în vedere sistemul de infrastructură al țării, principala regiune industrială este localizată în jurul capitalei Varșovia. În afară de grupul industrial auto, grupurile industriale ale Poloniei includ și producția de cărbuni, lemn și alimente, în timp ce existența mai multor terminale intermodale din regiunea Varșoviei și

legătura feroviară dintre Polonia și România oferă un plus de potențial pentru fluxurile de trafic care pot fi redirecționate spre Galați.

▶ Germania

Germania este cel mai mare și mai important exportator al Europei, mărfurile ajungând în țări precum China, Iran și mai multe țări de la Marea Caspică. Germania este cunoscută pentru regiunile sale industriale competitive și exporturile diversificate (de la industria auto și de echipamente, până la metale și combustibili minerali). Cele mai relevante grupuri industriale se află în Stuttgart, Frankfurt și Regiunea Thüringen, care au fost identificate și ca regiuni de interes în Studiul de Trafic. În aceste regiuni, există numeroase terminale intermodale importante și din ele pleacă mărfuri exportate prin diferite porturi din Europa.

Deși aceste două rute au un potențial limitat pentru Portul Galați din cauza costurilor ridicate de transport care ar surveni în cazul unei redirecționări a mărfurilor, va fi analizată posibilitatea cooperării cu grupurile industriale mari, terminalele intermodale și exportatorii din regiunile menționate mai sus.

▶ Austria, Bulgaria, Ungaria, Serbia & Muntenegru

Exporturile acestor patru țări către Federația Rusă au loc în prezent pe cale rutieră și feroviară, pe rute directe. Cu toate acestea, conform Studiului de Trafic, există posibilitatea redirecționării prin portul Galați în baza avantajului competitiv legat de preț (în detrimentul duratei). Așadar expoorturile între aceste țări vor fi considerate pentru a identifica tipuri și volume semnificative, grupuri industriale relevante și exportatori. Profilul industrial al acestor state este extrem de divers și cele mai exportate bunuri pe coridoarele relevante de trafic sunt mărfuri generale.

▶ Turcia

Turcia are o locație strategică extrem de importantă, deoarece asigură legătura cu Asia, Orientul Mijlociu și se află pe mai mult de un coridor de marfă relevant pentru Portul Galați. Un potențial semnificativ vine dinspre ruta dintre Polonia și Turcia, asigurată în prezent pe cale rutieră. Exporturile Turciei către Europa includ ca principale tipuri de mărfuri automobile și părți componente, produse chimice, metalice și mărfuri de uz general.

Având în vedere coridoarele de transport relevante menționate anterior, deși există potențial, modalitatea de organizare a parteneriatelor într-un mod eficient și în strânsă cooperare cu operatorii terminalelor este critică. Fiecare potențial partener va fi abordat cu un maxim de interes și perceput ca element cheie în planul de dezvoltare a Portului Galați. Ca atare, va fi realizată o prezentare detaliată a Portului Galați care să includă punctele atractive ale acestuia ca port intermodal, poziția sa strategică, avantajul competitiv oferit de forța de muncă și, cel mai important, direcția de dezvoltare spre care se îndreaptă Portul.

După ședințele și prezentările inițiale, trebuie să existe o comunicare constantă între Portul Galați și noul potențial partener. Se recomandă întâlniri de mai multe ori pe an pentru actualizarea informațiilor și prezentarea stadiului de dezvoltare a cooperării, pentru a asigura transparența și consolidarea acesteia.

Orice eventuale oportunități care apar trebuie comunicate imediat, indiferent de actualizările periodice, pentru a asigura un răspuns rapid și bine organizat. Mai mult, trebuie stabilit un program de schimb de experiență cu partenerii de transport sau alte porturi, pentru maximizarea eficienței portului pe fiecare nivel posibil. În final, este important să se caute constant noi potențiali parteneri de cooperare.

5.2.2. Dezvoltarea unei politici tarifare competitive

Politica tarifară competitivă trebuie să ofere condiții de transport similare în ceea ce privește prețurile, în comparație cu rutele alternative de transport. Dacă o astfel de politică este implementată, companiile de transport vor compara calitatea și timpul de prestare a serviciului.

La acest moment, Portul Galați nu poate fi considerat competitiv în ceea ce privește tarifele pentru vasele maritime. Deși cea mai mare problemă privind politica de tarifare este legată de tranzitarea pe Canalul Sulina, există și alte categorii de cost care sunt semnificativ mai mari decât cele ale competitorilor. Punctul principal de îmbunătățire în această problemă ar fi egalizarea tarifelor astfel încât cele din Portul Galați să fie comparabile cu cele din alte Porturi de la Marea Neagră. Aceasta se poate face prin dezvoltarea unui plan tarifar echilibrat.

Scopul structurii tarifare echilibrate este să asigure că fiecare partener din lanțul de transport are o politică tarifară care promovează creșterea traficului. În restructurarea politicii tarifare, trebuie avute în vedere următoarele:

- ▶ Identificarea partenerilor implicați în lanțul de transport de marfă;
- ▶ Analiza politicii tarifare aplicate de fiecare parte în lanțul de transport de mărfuri;
- ▶ Analiza manierei în care politicile aplicate susțin creșterea traficului, includ reduceri pe baza de cantitate, sunt nediscriminatorii;
- ▶ Pe baza acestor analize, vor fi introduse amendamente atât în legislația relevantă, cât și în documentele interne.

5.2.3. Dezvoltarea serviciilor cu valoare adăugată în cooperare cu Parcul Industrial și Zona Economică Liberă

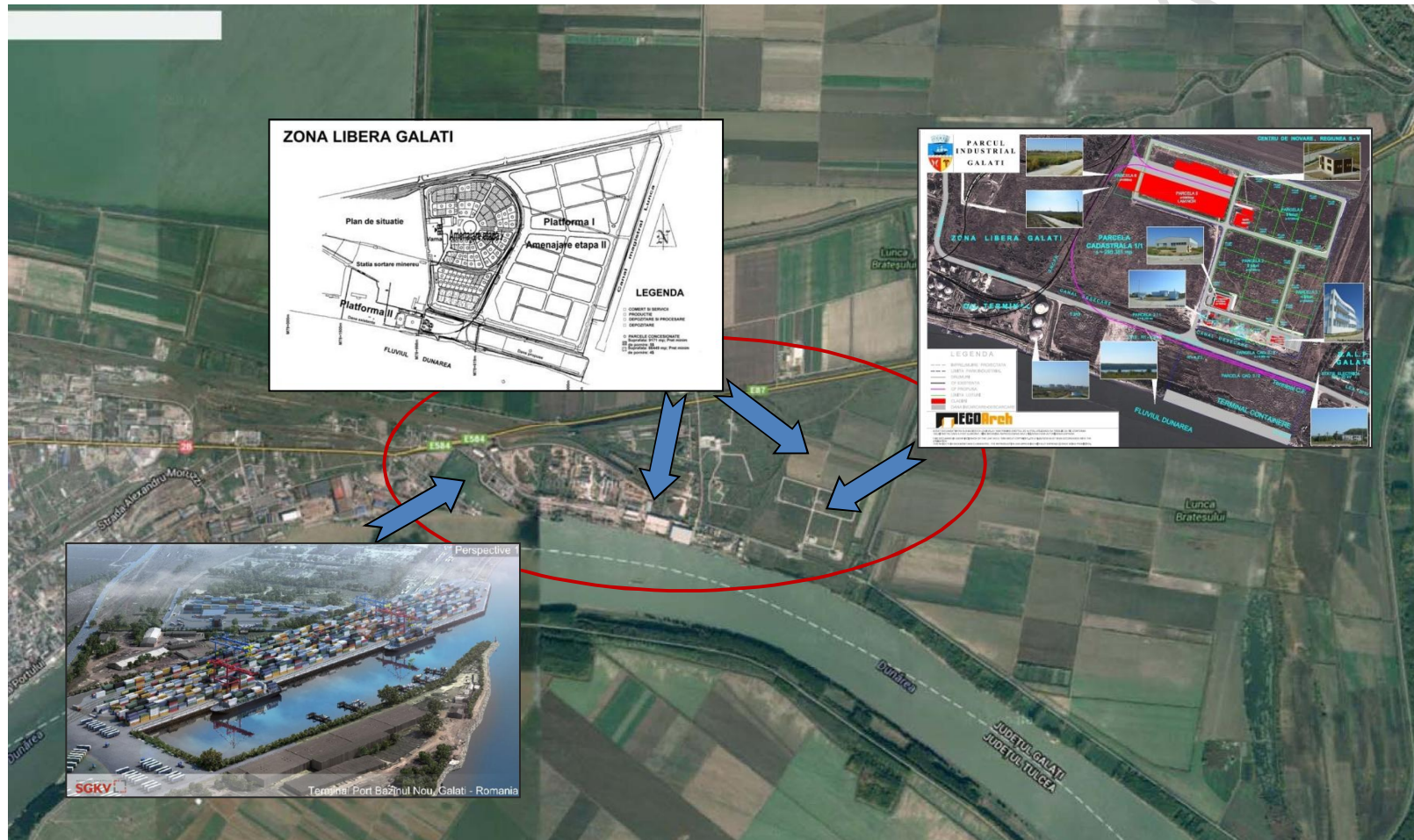
Parcul Industrial și Zona Liberă asigură o infrastructură și facilități optime pentru întreprinderile mici și mijlocii. Împreună cu Portul aflat în vecinătate directă, locația prezintă interes special pentru furnizorii de servicii logistice și companiile care solicită servicii de transbordare și manipulare. Suprafața Parcului Industrial este de 22 ha și cea a Zonei Libere ajunge la aproximativ 100 ha.

Zona Liberă din Galați este singura zonă liberă din România cu căi ferate cu ecartament de tip european și rusesc. Acest avantaj deschide oportunități pentru companiile ce desfășoară activități de comerț și producție în România, Ucraina și Moldova.

Împreună cu Portul, Parcul Industrial și Zona Liberă formează un cluster portuar și logistic, care va deveni cheie pentru înființarea de noi locuri de muncă și atragerea de investiții în Galați.

O prezentare a locației Grupului Portuar și Logistic Galați alcătuit din Portul Galați, Parcul Industrial și Zona Liberă este reprezentată în figura de mai jos:

VERSIUNE PRELIMINARĂ



Surse: Studiengemeinschaft Kombiniertes Verkehr, Zona Liberă Galați, Parcul Industrial Galați, 2014

Figura 5.2-1: Grupul Portuar și Logistic Galați

5.2.4. Valorificarea eficientă a terenului din port și utilizarea unei abordări orientate spre piață la asigurarea condițiilor infrastructurii pentru operatori privați

Portul Galați este compus din patru locații portuare (terminale) pe malul stâng al Dunării Maritime între km 145 și km 158, respectiv Portul Bazinul Nou (între km 145 și 146,5), Portul Docuri (între km 148 și km 149), Portul Comercial (între km 149 și km 150,5) și Portul Mineralier (între km 155,5 și km 158). Portul și orașul Galați au trecut printr-o perioadă de tranziție, reorganizare și reconstrucție a economiei naționale și în sectorul de transport în ultimele două decenii. Acest proces a adus schimbări substanțiale în economia regională și cadrul legal, precum și în reformele administrative și financiare. Cererea de transport pe căi navigabile interioare și volumele de trafic s-au redus substanțial astfel încât o parte din terenul Portului nu este folosită pentru operațiuni de mărfuri în prezent. Cu toate acestea, activitățile portuare, transport și construcții navale, joacă un rol major în economia orașului și a regiunii.

Studiul de piață a arătat că structura eventualelor tipuri de marfă care ar putea fi atrase prin Portul Galați va evolua cel mai probabil spre mărfurile containerizate. Deși mărfurile în vrac solid vor rămân o parte importantă din volumul total manipulat, tendința este de orientare către manipularea mărfurilor mai valoroase. În linie cu aceste tendințe, au apărut schimbări și cerințe noi pentru zonele de manipulare a mărfurilor. Astfel, anumite zone ale portului, de ex. zona comercială, nu mai sunt folosite sau sunt folosite parțial.

Mai mult, cerințele privind locația, accesul în interiorul țării, impactul asupra mediului etc., se vor schimba în funcție de viitoarea structură a fluxurilor de marfă, de schimbările de legislație, abordările moderne în furnizarea serviciilor logistice etc.

Astfel, CN APDM Galați trebuie să stabilească un cadru care să permită asigurarea infrastructurii și terenului către operatori privați în conformitate cu cerințele și necesitățile pieței.

Proiecte propuse

Plan pentru organizarea de roadshow-uri și parteneriate

Scopul acestui plan este de a operaționaliza într-o manieră structurată modul de atragere a partenerilor, dezvoltarea relațiilor cu comunitatea de transport și consolidarea imaginii portului Galați ca partener de încredere.

Aspectele cheie și ipotezele pe baza cărora se va elabora planul pentru organizarea de roadshow-uri și parteneriate:

- ▶ În fiecare an va fi elaborată o listă lungă cu târguri de transport în regiune și global;
- ▶ Conducerea autorității va decide care sunt cele mai importante și utile pentru participare, pe baza dimensiunii, relevanței și listei de participanți și se va alcătui astfel o listă scurtă;

- ▶ Lista scurtă va fi făcută publică și transmisă actorilor relevanți precum zona economică liberă, zona industrială, terminalele portului, consiliul local, consiliul de dezvoltare regională, agențiile locale de investiții;
- ▶ Participarea la târguri va fi făcută împreună cu reprezentanții autorității portuare și alte părți relevante din regiune;
- ▶ Dezvoltarea parteneriatelor va fi realizată pe două direcții:
 - o Dezvoltarea de parteneriate cu asociații și alte porturi.
 - o Dezvoltarea relațiilor cu parteneri comerciali și companii de transport.

Dezvoltarea unei structuri echilibrate de tarificare

Pentru a restructura politica de tarificare, vor fi realizați următorii pași:

A. Definirea rutelor competitive:

- ▶ Structura mărfurilor manipulate în port și analiza tendințelor;
- ▶ Mărfurile transportate prin portul Galați, rutele de transport competitive (alternative) pe tipuri de marfă pentru cinci grupe principale de mărfuri (de ex. îngrășăminte, produse petroliere, produse agricole, mărfuri containerizate, mărfuri ro-ro);
- ▶ Cea mai apropiată rută atractivă alternativă pentru fiecare tip de încărcătură;
- ▶ Rute de transport competitive considerate din locul expediției la destinația finală, împărțind rutele pe companii implicate.

B. Analiza de cost pentru rutele competitive:

- ▶ Analiza costurilor de transport și de întreținere pe diferite segmente ale lanțului logistic;
- ▶ Analiză comparativă a costurilor de transport și întreținere între rute și diferite segmentele ale acestora.

C. Analiza sensibilității rutelor de marfă competitive:

- ▶ Analiza efectului volumului de mărfuri;
- ▶ Analiza sensibilității fiecărei componente de cost la costul final al rutei de transport.

D. Analiza punctelor tari și a punctelor slabe:

- ▶ Identificarea circumstanțelor care au condus la selectarea unei anumite rute de transport marfă (de ex. infrastructură, proceduri birocratice, proceduri vamale, mediul fiscal);
- ▶ Definirea punctelor tari și a punctelor slabe pentru fiecare rută de transport marfă.

E. Sumar al rezultatelor și constatărilor din formularea analizei:

- ▶ Efectul taxelor portuare asupra atractivității rutei;
- ▶ Eventuale fluxuri de marfă care pot fi atrase în port, propuneri pentru modul de tragere a acestor fluxuri.

Rezultatele acestui studiu trebuie să definească cota portului în lanțul logistic, sau nivelul tarifar perceput pentru serviciile furnizate.

Dezvoltarea Zonei Economice Libere și a Parcului Industrial ca zone cu potențial pentru servicii conexe mărfurilor

Este importantă dezvoltarea unui concept de marketing comun pentru promovarea Parcului Industrial și a Zonei Libere împreună cu Portul Galați în vederea evidențierii avantajelor și oportunităților acestor locații. Este de asemenea recomandată implicarea reprezentanților Zonei Libere și a Parcului Industrial în road-showurile organizate și alte evenimente și campanii de marketing.

Dezvoltarea unui plan de utilizare a terenului

Pentru a consolida dezvoltarea Portului și a pregăti baza altor tipuri de utilizare a zonelor portuare, este necesară elaborarea unui plan de utilizare a terenului. Conceptul va fi fundamentat și va conduce la un plan de utilizare a terenului, coordonat și agreat între toate părțile interesate implicate. Scopul acestui plan este de a structura modul de dezvoltare portuară / urbană și stabilirea:

- ▶ Celei mai bune utilizări a zonelor portuare în condițiile curente ale pieței;
- ▶ Celui mai potrivit mod de inițiere, proiectare, gestionare și implementare a dezvoltării;
- ▶ Costurile preliminare și veniturile proiectului, și
- ▶ Tipul de contracte de închiriere care ar fi cel mai practic și favorabil din punct de vedere financiar pentru comunitatea portuară.

Mai mult, cadrul general al proiectului poate fi descris după cum urmează:

1. Portul Bazinul Nou, Portul Mineralier și Portul Docuri se vor concentra pe manipularea mărfurilor și servicii logistice, în timp ce fiecare terminal se va concentra pe anumite tipuri de cargo. Acestea necesită atât reabilitarea cât și dezvoltarea de noi infrastructuri și suprastructuri la locațiile terminalelor și la accesul în hinterland.
2. Autoritatea Portuară Galați intenționează să revitalizeze zona Portului Comercial pentru utilizare în scop comercial și de agrement, însă manevrarea navelor de pasageri și de croazieră va rămâne un tip esențial de exploatare a zonei. Drept urmare, vor fi luate în considerare aspectele de planificare urbană, a infrastructurii și portului.
3. Orice plan de dezvoltare are nevoie de o analiză detaliată a viabilității financiare a soluțiilor propuse pentru a ajunge la un scenariu viitor realist și astfel să ofere baza pentru o dezvoltare viitoare urbană și portuară. Proiectele evidențiate necesită o bază financiară realistă. Atragerea de investiții private pentru dezvoltarea suprastructurii și/ sau constituirea de parteneriate public - private pentru finanțarea infrastructurii vor reprezenta un punct cheie pentru implementarea viitoarelor proiecte.
4. Va fi necesară analiza fezabilității financiare și economice a mai multor scenarii de revitalizare a structurilor urbane interne. Acestea vor permite CN APDM și

Municipalității 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.

5. Mai mult, în cadrul proiectului se vor identifica soluții comune pentru beneficiul tuturor partenerilor majori implicați. Deși există o înțelegere comună între părțile implicate, pot exista viziuni diferite în ceea ce privește planificarea redezvoltării zonei. Punctele tari și punctele slabe ale opțiunilor vor fi evaluate și se vor face recomandări corespunzătoare.

5.3. Strategia de investiții

Strategia de investiții trebuie să asigure configurația tehnică și materială necesară pentru implementarea strategiei de marketing și de afaceri.

Obiective specifice

- ▶ *Îmbunătățirea accesului de la / către portul Galați prin dezvoltarea și modernizarea conexiunilor cu hinterlandul 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.*

5.3.1. Planificarea corespunzătoare a investițiilor

Programul de investiții centralizează toate investițiile planificate în perioada următoare (de obicei 3-5 sau 5-10 ani). CN APDM Galați va detalia în continuare fiecare proiect identificat în planul strategic de dezvoltare și va stabili investițiile necesare pentru fiecare proiect. În plus, vor fi incluse și alte investiții, de exemplu în reabilitarea infrastructurii și suprastructurii. Având în vedere opțiunile de finanțare (investiție proprie, credite, contribuție de stat și/ sau UE etc.) și programul de implementare, planul de investiții pentru următorii ani poate fi elaborat. Cu toate acestea, planul de investiții necesită revizii și actualizări periodice pentru a lua în calcul noile dezvoltări.

5.3.2. Infrastructura portuară

Elementele cheie ale infrastructurii portuare pe care CN APDM Galați le pune la dispoziția operatorilor sunt terenul și cheurile pentru manipularea mărfurilor, operare și depozitare.

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:

- ▶ dezvoltarea cu succes a capacităților de manipulare;
- ▶ atragerea unor fluxuri de marfă cu valoare mai mare;
- ▶ atragerea furnizorilor de servicii portuare conexe și logistice, și
- ▶ creșterea volumelor de marfă manipulate în Portul Galați.

Pentru consolidarea poziției pe piață și creșterea competitivității, Portul 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. În plus, analiza periodică a poziției pe piață și actualizarea programului va permite respectarea viitoarelor cerințe de dezvoltare ca hub multimodal modern în orice moment.

Implementarea programului va asigura o valorificare eficientă a terenului din port în același timp cu o abordare orientată spre piață la asigurarea infrastructurii pentru operatori privați.

5.3.3. Conexiunile cu hinterlandul

Următoarele probleme și limitări privind infrastructura de acces în port au fost raportate:

▶ Accesul maritim

Accesul maritim în portul Galați se face prin Canalul Sulina. Navigarea pe canalul maritim Sulina permite accesul navelor cu dimensiuni maxime de 200 m lungime, 28 m lățime și 7,32 m pescaj. Astfel, accesul maritim în portul Galați prin Canalul Sulina impune o anumită limită de dimensiune a navelor maritime, din cauza adâncimii la bara Sulina.

▶ Accesul rutier

Chiar dacă bazinele portuare din Galați pot fi accesate de pe drumuri naționale, acestea nu sunt conectate eficient cu rețeaua de drumuri naționale. Există multe accidente rutiere deoarece în cele mai multe cazuri drumurile trec prin localități. De asemenea, lipsa șoselei de centură pentru oraș reprezintă o problemă serioasă a traficului rutier în zonă în ceea ce privește congestia. De asemenea, infrastructura rutieră în regiune necesită lucrări serioase de întreținere pentru a permite fluidizarea traficului.

În prezent, Master Planul Național de Transport include câteva proiecte rutiere relevante (reabilitări/drumuri express) care sunt planificate pentru perioada 2021-2030. Ca atare, pe termen scurt, nu există investiții planificate care să includă legăturile rutiere ale Galațiului, ceea ce înseamnă că problema conexiunilor eficiente cu hinterlandul se va menține și în perioada următoare.

▶ Accesul feroviar

În ceea ce privește dezvoltarea sistemului feroviar se poate nota că România are un potențial bun pentru noi conexiuni feroviare cu țările învecinate și Marea Neagră ce pot fi exploatate

pentru dezvoltarea comerțului internațional. O localizare avantajoasă pe coridoarele TEN-T și pe Coridorul IX oferă o bună accesibilitate la țările învecinate.

În ceea ce privește capacitatea, infrastructura care permite accesul în port este corespunzătoare pentru nevoile actuale ale operatorilor portuari, în ceea ce privește traficul de mărfuri. Cu toate acestea, calitatea infrastructurii accesului portuar poate fi îmbunătățită prin lucrări de reabilitare și modernizare.

Județul Galați suferă din cauza aceluiași probleme care afectează întreaga țară din punct de vedere al legăturilor feroviare - deși rețeaua este extensivă, lipsa unor căi ferate și a unor garnituri moderne duce la un transport feroviar încet și ineficient.

Principalele direcții de transport care sunt relevante pentru portul Galați au fost identificate în etapa Studiului de Trafic și sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Ruta China - Europa	Ruta Europa de Vest - Europa de Est	Ruta Europa - Marea Caspică	Ruta Marea Neagră - Marea Baltică
Polonia - China	Austria - Federația Rusă	Germania - Țările din regiunea Mării Caspice	Turcia - Polonia
Germania - China	Ungaria - Federația Rusă	Austria - Țările din regiunea Mării Caspice	Grecia - Polonia
	Bulgaria - Rusia	Polonia - Țările din regiunea Mării Caspice	Lituania - Turcia
	Serbia-Muntenegru - Rusia	Germania - Iran	

Tabel 5.3-1: Principalele rute identificate în Studiul de Trafic

Pentru a capta trafic potențial de pe rutele identificate, Portul Galați trebuie să se asigure că dispune de conexiuni eficiente cu hinterlandul. Este imperativ ca portul și, drept urmare, orașul și județul, să aibă conexiuni bine dezvoltate cu rețeaua de transport națională și europeană pentru a concura cu alte porturi europene.

Rutele cu cel mai mare potențial pentru portul Galați implică transportul feroviar iar fluxurile de trafic merg către/ vin dinspre Germania, Rusia și Serbia²³. În mod specific, fluxurile de marfă care pot fi atrase în portul Galați se ridică la aproape 1,5 milioane de tone de marfă pe an și pot proveni din transporturi pe căi ferate din țările menționate mai sus (dacă politica tarifară se va îmbunătăți). Atragerea traficului suplimentar de marfă depinde foarte mult, așadar, de existența unei legături feroviare optime între Galați și Germania, Rusia și Serbia.

În ceea ce privește transportul fluvial, aproape 500.000 de tone provenind din traficul identificat pe rutele potențiale ar ajunge prin transport fluvial, fapt condiționat de asemenea

²³ Probabilitatea efectivă de atragere a mărfurilor pe aceste rute a fost determinată pe baza unei comparații de costuri pentru ruta potențială și cea existentă.

de o restructurare a politicii tarifare. În fapt, acest trafic este dependent și de calitatea condițiilor de navigație pe Dunăre, în amonte.

5.3.4. Facilități portuare și logistice

Pe baza cadrului stabilit de CN APDM Galați pentru dezvoltarea generală a regiunii portului (vezi și secțiunea 5.2.4 de mai sus), operatorii portuari vor dezvolta zonele destinate activităților portuare. Dezvoltarea va lua în considerare atât facilitățile de manipulare a mărfurilor cât și transportul public de pasageri.

CN APDM va asigura infrastructura, în timp ce dezvoltarea terminalelor pentru manipularea mărfurilor (suprastructura) va fi asigurată de operatorii portuari sub supravegherea generală a CN APDM Galați.

Strategia constă în dezvoltarea unor facilități portuare moderne în conformitate cu nevoile pieței și prin utilizarea extensivă a resurselor din regiune. Aceasta include și potențialul Parcului Industrial și al Zonei Libere.

Pentru a identifica nevoile viitoare de investiții în facilități portuare și logistice, este necesar să fie analizate următoarele aspecte:

- ▶ Evoluția principalelor mărfuri pentru a stabili ce tipuri de marfă are cel mai mare potențial de dezvoltare.
- ▶ Evoluția coridoarelor de transport care includ și portul Galați, evoluția principalelor relații comerciale pentru produsele menționate.
- ▶ Aceste dezvoltări trebuie monitorizate în corelație cu discuțiile purtate cu jucători relevanți din piață - operatorii portuari, comercianții, agenți de expediții, producătorii importanți etc.
- ▶ Principalele direcții ale programelor de dezvoltare UE și regionale trebuie luate în considerare pentru a asigura o aliniere corectă la direcțiile strategice de dezvoltare (de ex. inițiativele referitoare la buncherajul cu GNL).
- ▶ Dezvoltarea facilităților logistice și a suprastructurii trebuie să urmeze același model și mai mult, trebuie să se dezvolte în concordanță cu principalele planuri de dezvoltare a infrastructurii.

Proiecte propuse

Următoarele proiecte strategice au fost identificate:

- ▶ Dezvoltarea unui terminal de containere în Portul Bazinul Nou;
- ▶ Dezvoltarea unui terminal de marfă în vrac pentru îngrășăminte în Portul Docuri;
- ▶ Construirea de facilități de depozitare pentru cereale în zonele nefolosite din Portul Docuri;
- ▶ Îmbunătățirea suprastructurii, reabilitarea și extinderea traficului feroviar și rutier în Portul Mineralier;

- ▶ Dezvoltarea unui terminal GNL.

Dezvoltarea unui terminal de containere (Portul Bazinul Nou Port)

Având în vedere că:

- ▶ Una dintre direcțiile strategice cheie propuse în strategia de dezvoltare a portului Galați este specializarea în manipulare de containere;
- ▶ Proiectul pre-identificat inclus în Anexa I la Regulamentul CEF nr. 1316/2013 legat de portul Galați este „dezvoltarea platformelor multimodale și a conexiunilor cu hinterlandul”;
- ▶ Nevoile identificate în Master Planul General de Transport al României,

Astfel, administrația portului Galați împreună cu doi operatori portuari își vor concentra eforturile pe dezvoltarea unui terminal intermodal. SGKV a elaborat un „Studiu de fezabilitate pentru o platformă multimodală în Galați” în octombrie/ noiembrie 2014.

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. Se prevede un volum final de 300.000 TEU pe an pentru al 25-lea an de exploatare a terminalului.

Proiectul promovează conectarea României cu țările din Occident și Regiunea Mării Negre prin utilizarea căii ferate cu ecartament european și rusesc.

Proiectul implică realizarea a șase obiecte de investiții:

1. Peretele de cheu de 868 m lungime (modernizarea și prelungirea peretelui existent);
2. Suprafața terminalului de 60.000 mp și două macarale STS și două transtainere pe șine în zona feroviară de încărcare;
3. Poartă de intrare și ieșire;
4. Acces rutier la terminal;
5. Triaj feroviar cu șine noi cu ecartament de 1.435 mm și o lungime între 708 m și 763 m fiecare (în plus, există două căi ferate cu un ecartament de 1.524 mm);
6. Zonă de extindere a terminalului de 35.000 mp pentru spațiu suplimentar de depozitare.

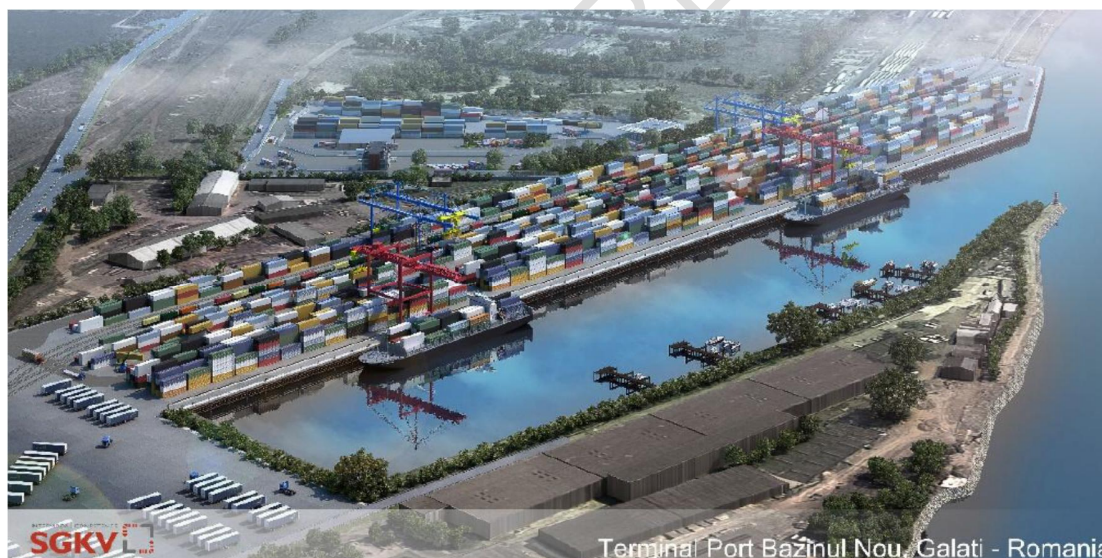
Figura de mai jos prezintă obiectele de investiții enumerate mai sus.



Sursa: Studiengemeinschaft Kombiniertes Verkehr, 2014

Figura 5.3-1: Concept de terminal

O simulare a viitoarei platforme multimodale este reprezentată în figura de mai jos:



Sursa: Studiengemeinschaft Kombiniertes Verkehr, 2014

Figure 5.3-2: Vedere terminal (simulare)

Costurile de investiții de capital pentru construirea terminalului, inclusiv costurile de proiectare, aprobare, ofertare și supraveghere, sunt estimate la aproximativ 120 milioane EUR. Proiectul a fost depus pentru finanțare în cadrul cererii de proiecte 2014 CEF - Transport. Cererea de finanțare se află în prezent în evaluare.

Dezvoltarea unui terminal de îngrășăminte, unui siloz de cereale, îmbunătățirea elementelor de suprastructură și a accesului feroviar/ rutier în port

În ceea ce privește dezvoltarea unui terminal de îngrășăminte, unui siloz de cereale, îmbunătățirea suprastructurii și reabilitarea și extinderea accesului feroviar și rutier, vor fi elaborate studii de fezabilitate ca prim pas pentru determinarea viabilității tehnice și financiare a acestor intervenții. Studiile de fezabilitate vor include:

1. Analiza facilităților existente și a căilor navigabile interioare și accesului în hinterland;
2. Actualizarea previziunii de trafic pe tipuri de marfă și pe volum, și modal split a transportului în hinterland;
3. Determinarea infrastructurii și suprastructurii suplimentare necesare pentru manipularea volumelor de marfă estimate (capacități suplimentare);
4. Proiectarea tehnică a infrastructurii și suprastructurii suplimentare (inclusiv acces la hinterland și sisteme de aprovizionare și eliminare);
5. Planificarea operațională a noilor facilități;
6. Estimarea investiției și cheltuielilor operaționale și planul de finanțare;
7. Determinarea viabilității financiare;
8. Programul și planul de implementare.

Conversia terminalelor de mărfuri în vrac solid în terminale universale moderne

Portul Galați este specializat în manipularea mărfurilor în vrac solid și a mărfurilor generale, în special cereale, cărbune, minereuri și oțelul. Volumul general de marfă manipulat în 2014 a ajuns la 3,8 milioane de tone, în timp ce raportul dintre traficul pe căi navigabile interioare și cel maritim este de aproximativ 2/3 la 1/3. Așadar, traficul de pe căi navigabile interioare și cel maritim are o importanță strategică pentru portul Galați.

Studiul de piață a identificat nevoi de îmbunătățire/ extindere a facilităților de manipulare și depozitare pentru mărfuri în vrac solid, dar și nevoia de a construi noi facilități pentru manipularea containerelor și mărfurilor generale.

În concordanță cu extinderea facilităților de manipulare, este necesară îmbunătățirea accesului din hinterland la terminale, atât feroviar cât și rutier.

Strategia de dezvoltare a activităților de manipulare a mărfurilor constă în conversia terminalelor de marfă în vrac în terminale universale și/ sau specializate moderne.

Dezvoltarea unui Terminal GNL

Așa cum s-a descris în secțiunea 7.3 și având în vedere că Galați este un port central TEN-T, acesta trebuie să asigure disponibilitatea combustibililor curați până în 2030. GNL este identificat drept combustibilul cu cele mai reduse efecte negative asupra mediului.

Beneficiile unei astfel de investiții includ:

- ▶ Costuri operaționale reduse

- ▶ Reducerea emisiilor de sulf și oxid de azot (SOx și NOx) din combustibilii vaselor, în concordanță cu măsurile propuse de Organizația Maritimă Internațională (IMO);
- ▶ Accesul la multiple piețe de combustibili;
- ▶ Reglementările și standardele emergente sprijină GNL ca un combustibil sigur.

Eficientizarea cheltuielilor de menținere a adâncimilor în port

Asigurarea adâncimilor proiectate de-a lungul cheurilor și în bazinele portuare reprezintă o cerință cheie pentru portul Galați. În prezent, adâncimile din portul Galați sunt mai mici decât cele proiectate.

În prezent, furnizorii privați de servicii sau Administrația Fluvială a Dunării de Jos execută lucrări de dragaj pe bază de contract pentru CN APDM SA Galați. Deoarece prețurile pentru dragaj sunt ridicate (în jur de 3 EUR pe metru cub) și finanțarea se face exclusiv din surse proprii, CN APDM SA Galați va analiza posibilitatea achiziționării unei drăgi proprii. În acest sens, va fi realizată o analiză de rentabilitate pentru două scenarii:

- A. Achiziționarea unei drăgi proprii (scenariu nou) și
- B. Externalizarea serviciilor de dragaj (situație actuală).

Vor fi realizate următoarele analize pentru fiecare dintre cele două scenarii:

1. Cercetarea pieței
 - ▶ Scenariu A: Volumele de dragaj previzionate (proprii și estimate pentru alți Clienți);
 - ▶ Scenariu B: Volumele de dragaj previzionate (volume proprii);
2. Determinarea resurselor necesare
 - ▶ Scenariu A: Tipuri de dragi, productivitate, necesarul de resurse umane, nevoi a de instructaj;
 - ▶ Scenariu B: Necesarul de resurse umane;
3. Soluția tehnică
 - ▶ Scenariu A: Analiza pieței și selectarea drăgii, identificarea unei dane pentru dragă și evaluarea măsurilor de reabilitare sau modificare a danei;
 - ▶ Scenariu B: Analiza de piață pentru a identifica potențialii furnizori de servicii;
4. Cadrul organizațional
 - ▶ Scenariu A: Determinarea personalității juridice a operatorului (companie privată, companie publică, unitate organizațională din CN APDM SA etc.);
 - ▶ Scenariu B: Niciuna;
5. Analiza costurilor
 - ▶ Scenariu A: Costuri de capital, costuri de exploatare, costuri de întreținere, alte costuri asociate;
 - ▶ Scenariu B: Costuri anuale pentru achiziționarea serviciilor de dragaj de la alți furnizori de servicii;
6. Analiza veniturilor

- ▶ Scenariu A: Venituri din furnizarea serviciilor de dragaj către alți clienți și economii înregistrate;
- ▶ Scenariu B: Nu (Buget de stat);
- 7. Comparația rezultatelor financiare ale ambelor scenarii;
- 8. Comparația altor aspecte relevante (cadru organizațional, marketing etc.);
- 9. Selectarea scenariului optim;
- 10. În cazul selectării scenariului A: Elaborarea unui plan de finanțare și implementare și a unui plan de marketing.

Planul de afaceri pentru dezvoltarea transportului de pasageri

CN APDM va investiga cerea existentă pentru transportul de pasageri către și dinspre Galați (transport public etc.) și direcția fluxurilor de pasageri. Pe baza numărului potențial de pasageri, vor fi necesare facilități pentru manipularea vaselor de pasageri în zona Portului Comercial.

Plan de acțiune pentru dezvoltarea legăturilor cu hinterlandul

A. Dezvoltarea Planului de Acțiune pentru îmbunătățirea legăturilor cu hinterlandul

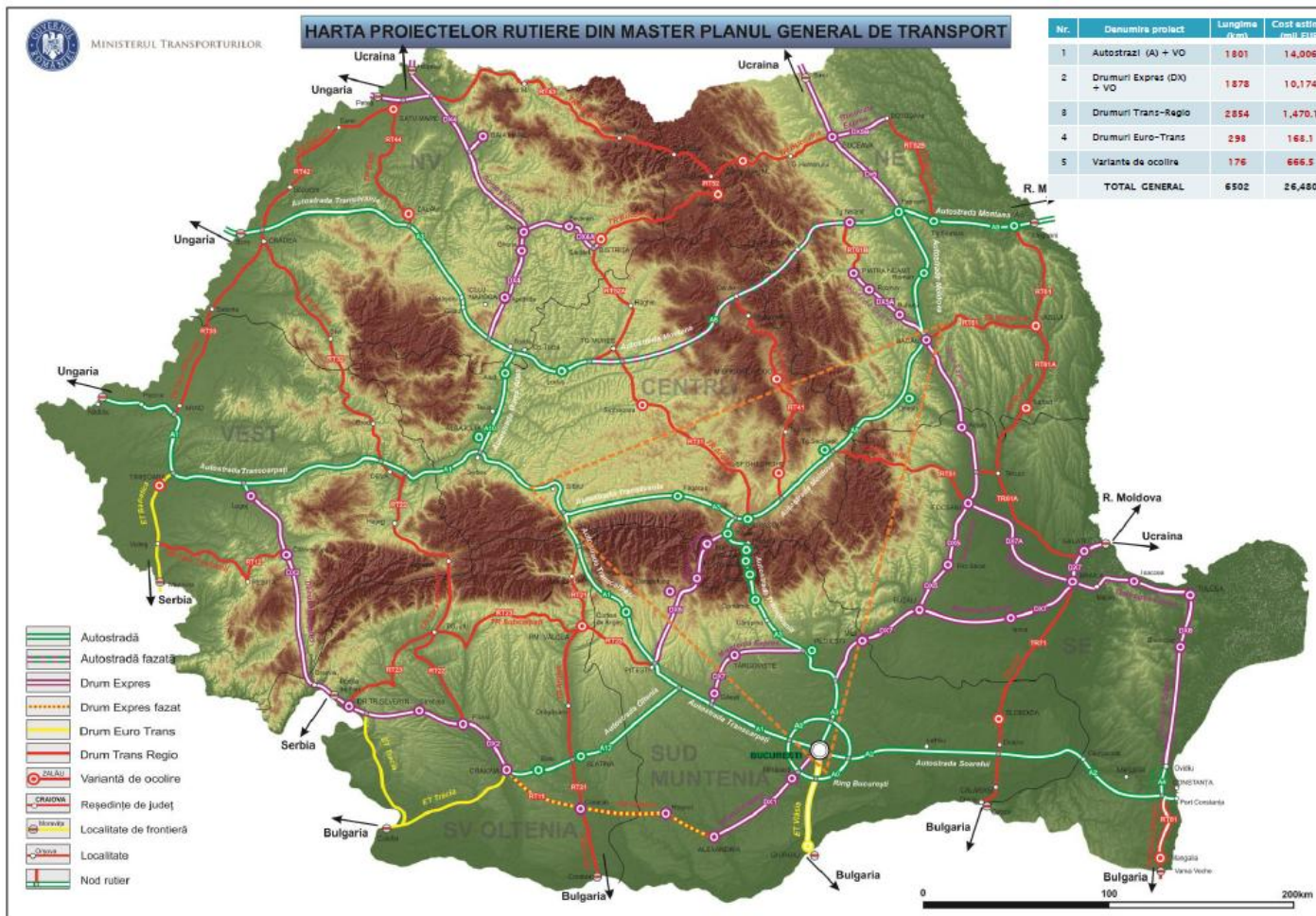
Rolul acestui document este de a sprijini atragerea investițiilor (private sau publice) de care autoritatea portuară sau operatorii pot avea nevoie pentru dezvoltarea conexiunilor cu hinterlandul.

Documentul trebuie să conțină dar nu se va limita la următoarele:

- ▶ Starea actuală a conexiunilor cu hinterlandul (infrastructură);
- ▶ Analiza conectivității port-hinterland (trebuie să includă identificarea neajunsurilor);
- ▶ Definirea condițiilor optime și a standardelor pentru legături moderne;
- ▶ Identificarea potențialelor măsuri de îmbunătățire - pe baza evaluării capacității curente și a estimărilor de trafic;
- ▶ Definirea beneficiilor asociate implementării măsurilor selectate.

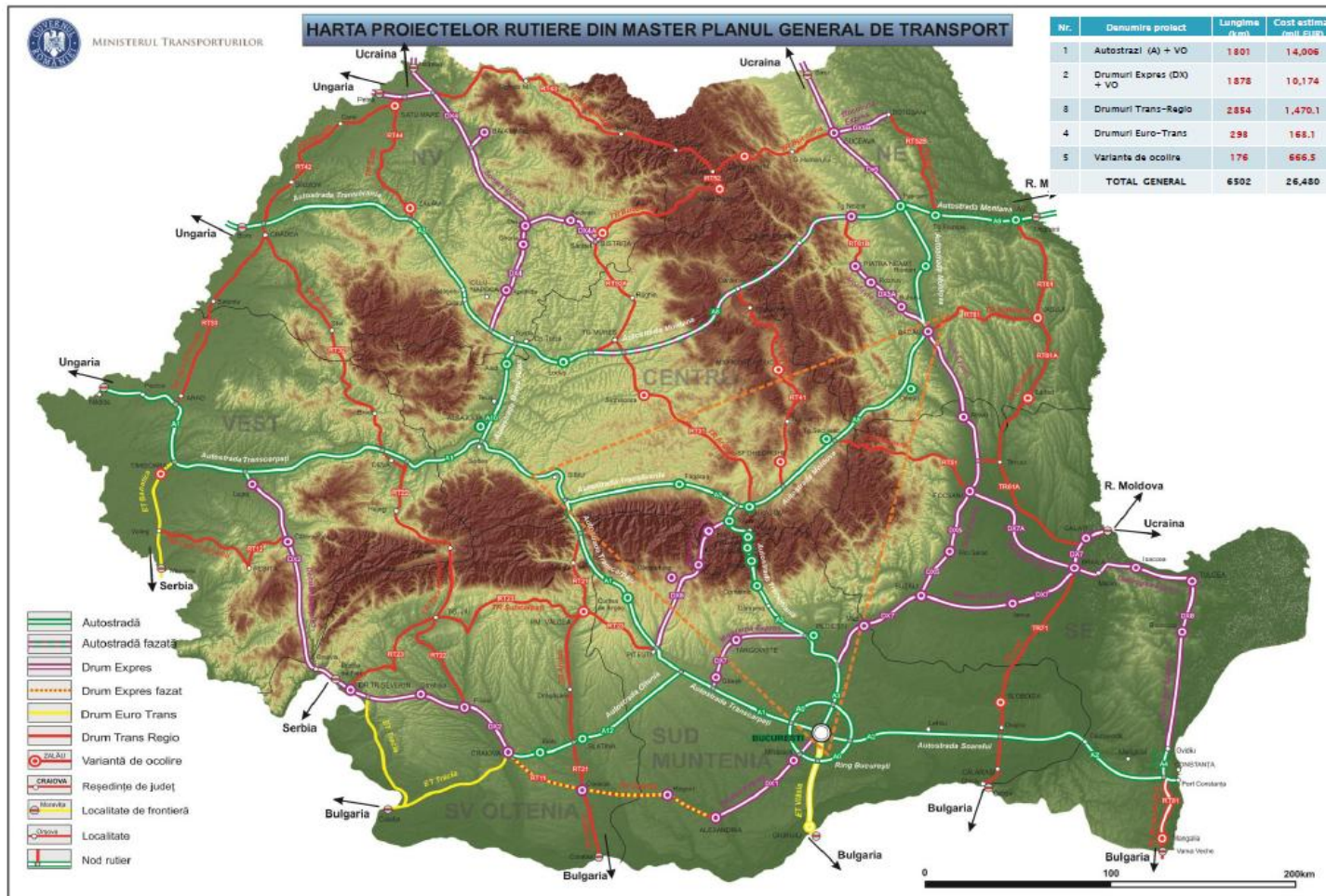
Trebuie menționat că acest document nu va fi un studiu de fezabilitate, ci va fi un document general de prezentare.

- B. Identificarea autorităților relevante cu putere de decizie în ceea ce privește investițiile necesare pe baza tipului de conexiune ce trebuie îmbunătățit
- C. Prezentarea planului de afaceri autorităților
- D. Asigurarea unei comunicări constante și sistematice cu organismele responsabile printr-o echipă formată în cadrul Administrației Portuare
- E. Definirea proiectelor detaliate de îmbunătățire și a surselor de finanțare în colaborare cu organismele relevante



Sursa: Master Plan General de Transport

Figura 5.3-3: Proiecte rutiere incluse în Master Planul General de Transport



Sursa: Master Plan General de Transport

Figura 5.3-4: Proiecte feroviare incluse în Master Planul General de Transport

5.4. Strategia de finanțare

Obiective specifice

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

Implementarea proiectelor de investiții propuse în strategia de dezvoltare a portului Galați 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 Proramul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 și Connecting Europe Facility (prin finanțare nerambursabilă sau instrumente financiare). Aproximativ 350 milioane EUR au fost alocate României prin cele două programe pentru dezvoltarea infrastructurii portuare și căilor navigabile precum și pentru dezvoltarea conexiunilor cu hinterlandul.

Alături de finanțarea UE, se va pune accent și pe atragerea finanțării private, de ex. prin parteneriate public-private, care vor contribui la creșterea inovării în sectorul de transport naval. Entitățile publice și / sau private care încearcă să atragă fonduri pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură în port 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.

Vor fi de asemenea necesare surse de la bugetul de stat pentru asigurarea cofinanțării proiectelor cu fonduri UE dar și pentru întreținerea infrastructurii portuare (în special pentru lucrări de dragaj, modernizarea cheiurilor, digurilor etc.).

Pentru asigurarea fondurilor necesare pentru întreținerea corespunzătoare a infrastructurii portuare (lucrări dragaj în Port, alte lucrări hidrotehnice, etc) se vor avea în vedere și promovarea unor propuneri privind stimulente fiscale / subvenții pentru încurajarea transportului naval (exemple de practici la nivel European la capitolul 7.7.2).

5.5. Strategia organizațională și dezvoltarea resurselor umane

Obiective specifice

- ▶ *Îmbunătățirea cadrului de reglementare privind forța de muncă din porturi*
- ▶ *Îmbunătățirea accesului la formare profesională și educație*

5.5.1. Consolidarea capacității instituționale

Deoarece portul Galați este localizat pe rețeaua centrală TEN-T, CN APDM trebuie să implementeze acțiuni necesare pentru a îndeplini, până în 2030, cerințele stabilite în Regulamentul TEN-T nr. 1315/2013 pentru porturi centrale. Pentru a sprijini implementarea

acestor acțiuni comprehensive, trebuie pus accent și pe consolidarea capacității instituționale. Acest proces de consolidare este necesar și luând în considerare următoarele aspecte:

- ▶ Creșterea competitivității pe piețele globale;
- ▶ Creșterea concurenței în rândul porturilor;
- ▶ Schimbările în nivelul de tehnologie a porturilor și a sectorului de transport în general;
- ▶ Eficiențele oferite de participarea sectorului privat la investițiile în port;
- ▶ Dezvoltarea de capacități de servicii portuare specializate;
- ▶ Nevoi moderne de logistică.

Consolidarea capacității instituționale poate fi realizată printr-o reformă instituțională care ar trebui să se bazeze pe următorii piloni:

- ▶ Definirea clară a funcțiilor publice de bază și a rolurilor CN APDM și altor administrații publice locale / naționale responsabile cu implementarea politicilor în sectorul portuar. În prezent, legislația națională lasă loc de interpretare cu privire la anumite funcții ale administrațiilor publice cu responsabilități în domeniul portuar și transportul pe căi navigabile interioare;
- ▶ Identificarea activelor necesare pentru a sprijini fiecare funcție și categorie de servicii asigurate de administrația portuară și evaluarea compatibilității acestor active;
- ▶ Îmbunătățirea coordonării și consultării cu principalii actori relevanți. Dezvoltarea unui proces clar și transparent de consultare cu publicul general și sectorul privat va consolida calitatea implementării politicilor și va armoniza viziunile asupra dezvoltării viitoare a portului Galați. De asemenea, trebuie dezvoltat un plan strategic de comunicare, vizând reprezentanții sectorului privat, publicului general, asociații sau alte administrații portuare maritime / fluviale, cu obiectivul de creștere a vizibilității portului Galați și a avantajelor oferite;
- ▶ CN APDM trebuie să angajeze participarea sectorului privat și know-how-ul acestuia în dezvoltarea proiectelor de infrastructură portuară sau în externalizarea unora dintre serviciile sale. Parteneriate între CN APDM și operatori privați pot fi stabilite în conformitate cu legislația națională în vigoare iar operatorii privați trebuie încurajați să propună planuri de investiții autorității portuare (de ex., parteneriatul stabilit între CN APDM, Port Bazinul Nou SA și Metaltrade International SRL pentru dezvoltarea terminalului intermodal);
- ▶ Creșterea capacității tehnice a resurselor umane, concentrată atât asupra personalului administrativ cât și operativ.

5.5.2. Asigurarea dezvoltării abilităților și competențelor corespunzătoare pentru personalul administrativ și operativ din porturi

Standardele minime pentru instruirea personalului navigant maritim sunt definite de Convenția STCW și Regulamentul nr. 2008/106/CE al Parlamentului European și Consiliului. Aceste standarde sunt transpuse și în legislația națională a României în vigoare prin Ordinul

ministrului transporturilor nr. 1252/2014 privind aprobarea criteriilor minime pentru instruirea marinarilor români și sistemul de recunoaștere a certificatelor. În cazul transportului pe căi navigabile interioare, nu există un standard armonizat de calificare definit pentru personalul care lucrează în acest domeniu. Există unele cerințe aplicate în mod discreționar de țările UE, care au fost create de următoarele entități:

- ▶ Comisia Dunării;
- ▶ Comisia Centrală pentru Navigare pe Rin;
- ▶ Comisia Europeană.

Una dintre inițiativele de aliniere a acestor cerințe a fost lansată de EDINNA - asociația școlilor și a institutelor de formare în navigația pe căi navigabile interioare. Scopul EDINNA este stabilirea unui sistem armonizat de educație, formare și certificare pentru personalul căilor navigabile interioare pentru a asigura o calitate ridicată a personalului de la bordul vaselor²⁴. EDINNA a elaborat tabelul de competențe pentru personalul operativ și managerial de la bordul vaselor de transport pe căi navigabile interioare. Membrii EDINNA din România sunt:

- ▶ Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale - CERONAV;
- ▶ Universitatea din Craiova, Facultatea de Inginerie;
- ▶ Colegiul Tehnic „Dierna” Orșova.

Deși piața muncii din România reprezintă un avantaj competitiv al țării datorită costurilor reduse cu forța de muncă, în cazul activităților portuare, nu există în prezent reglementări privind instructajul personalului operativ și/sau administrativ. În plus, profesiile portuare nu sunt incluse în Clasificarea Ocupațiilor din România (COR). Singurele sesiuni de instruire pentru muncitorii portuari au fost concepute și organizate de CERONAV la cererile armatorilor fluviali și a operatorilor de terminale, în principal ca urmare a cerințelor impuse de Inspectoratul Teritorial de Muncă. Însă, acestea sunt opționale și nu sunt acreditate. Exemple ale acestor cursuri includ măsurarea pescajelor, măsurarea cantității bunurilor transportate, transportul de mărfuri periculoase, operarea echipamentelor de ridicare. Lipsa reglementărilor în acest domeniu este în special relevantă în cazul cursurilor esențiale pentru protecția muncii, de ex. intervenții în situații de urgență.

Personalul operativ al portului trebuie să aibă calitatea de „muncitor portuar”. Aceasta este dată de CN APDM, prin emiterea unui carnet de muncitor portuar, în baza ordinului ministrului transporturilor nr. 252/2011. Necesitățile pentru emiterea acestui document sunt minime și nu includ cerințe referitoare la competențe.

²⁴ www.edinna.eu

În plus, sistemele de evaluare a competențelor sau alte tipuri de politici formale sau coerente privind resursele umane lipsesc, conducând la o eficiență redusă a activităților lucrătorilor din porturi.

Măsuri propuse

- ▶ Forța de muncă portuară joacă un rol important pentru a crește eficiența activităților portuare, având în vedere mediul competitiv actual al comerțului internațional și porturilor. În principal, criteriile minime privind calificările personalului portuar (atât administrativ cât și operativ) trebuie stabilite prin reglementări naționale, similar cu cazul reglementărilor privind personalul navigant maritim. Această măsură trebuie acompaniată de includerea locurilor de muncă din porturi în Clasificarea Ocupațiilor din România (COR), unde este cazul. Aceste măsuri pot fi inițiate de CN APDM prin propuneri legislative, cu principalul scop de stimulare a contribuției personalului portuar la atingerea obiectivelor strategice ale portului.
- ▶ Operatorii portuari trebuie să asigure un buget pentru dezvoltarea angajaților, alături de elaborarea și implementarea politicilor de resurse umane, care vor include un sistem performant de evaluare în funcție de competențe, procese de recrutare planificată, politici coerente privind instructajul personalului portuar.
- ▶ Instructajul personalului trebuie corelat cu viitoarele proiecte ce vor fi dezvoltate de CN APDM SA în portul Galați și cu progresul tehnologic din industrie. Drept urmare, măsurile trebuie să ia în considerare, fără a se limita la, viitoarea dezvoltare a platformei multimodale din Portul Bazinul Nou și terminalul GNL.
- ▶ Pentru a identifica în mod corect nevoile de îmbunătățire a calificării resurselor umane, trebuie ca: proprietarii de vase / operatorii portuari să elaboreze și să depună la CN APDM o listă cu standarde ocupaționale necesare (chiar și cele care nu sunt în prezent acoperite de Clasificarea Ocupațiilor din România) și o estimare a nevoilor de formare. CN APDM trebuie să consolideze și eventual să completeze lista și să o transmită mai departe la CERONAV.
- ▶ Dezvoltarea de parteneriate cu universități relevante în vederea elaborării programelor academice în domeniul sectorului de transport.
- ▶ Contractele de achiziție pentru livrarea echipamentelor / instalațiilor portuare trebuie însoțite de furnizarea serviciilor de instruire pentru personalul care va opera bunurile respective.

5.5.3. Asigurarea colectării și monitorizării de date corecte

Un sistem informatic pentru colectarea și monitorizarea statisticilor colectează, clasifică, procesează și afișează datele unei entități. Un astfel de sistem este Sistemul Informatic de Management (MIS). Pe baza datelor și statisticilor furnizate, echipa de conducere poate controla, planifica, rezolva probleme și lua decizii în mod eficient și corect. Folosirea

tehnologiei informației face sistemul și mai eficient, iar deciziile pot fi luate în perioade de timp mult mai scurte.

Nu există sisteme informatice standard specifice pentru colectarea și monitorizarea statisticilor și/ sau Sisteme Informatice de Management pentru Porturile Interioare. Sistemele sunt fie dezvoltate în particular pentru companii/ autorități, fie sunt sisteme standard modificate pe baza cerințelor specifice ale companiei/ autorității. Mai mult, sistemele diferă substanțial în funcții, interconexiune cu clienții și furnizorii, tipul de date colectate, nivelul de procesare a datelor și tipul de informații furnizate utilizatorilor.

Înainte de implementarea unui sistem IT pentru colectarea și monitorizarea statisticilor/ Sistem Informatic de Management, mai multe întrebări trebuie să primească un răspuns, de ex.:

- ▶ Ce date și statistici vor fi afișate?
- ▶ Care este principalul scop al sistemului?
- ▶ Cine va folosi sistemul?
- ▶ Există alte companii și autorități care vor furniza date sistemului sau vor primi informații și statistici?
- ▶ Preferă utilizatorul să cumpere și să modifice un sistem standard sau să-și dezvolte propriul sistem?

Sistemele Informatice de Management, cu toate acestea, includ deseori mult mai multe funcții (module) care să asiste conducerea de nivel superior și cea de nivel de mijloc în luarea deciziilor. Astfel de funcții există în cazul porturilor interioare, de ex.:

- ▶ managementul bunurilor;
- ▶ contabilitate și facturare;
- ▶ planificarea proceselor de afaceri;
- ▶ managementul lanțului de aprovizionare;
- ▶ planificarea resurselor;
- ▶ managementul mărfurilor periculoase;
- ▶ aprovizionare și achiziție;
- ▶ managementul relațiilor cu clienții.

Cu privire la sistemele IT dedicate operațiunilor portuare, cele mai relevante sunt Sistemele Port Comunitate. Aceste sisteme asigură legătura dintre toți agenții economici implicați în activități portuare (operatori, navlositori, proprietari de nave, agenți etc.) și autorități (Vămi, Poliția de Frontieră, Căpitania Portuară).

Aceste sisteme se bazează pe procese optimizate și proceduri simplificate, care permit integrarea și automatizarea fluxurilor de informații. Acestea contribuie la îmbunătățirea performanțelor, creșterea eficienței (timp, resurse), dar și la o bună comunicare între părțile implicate. Un alt beneficiu asociat cu aceste sisteme este faptul că acestea permit colectarea

unor statistici detaliate privind traficul de mărfuri care sunt esențiale pentru planificarea optimă a activităților.

Proiecte propuse

Implementarea Sistemului Port Comunitate

Sistemul Port Comunitate (SPC) este un parametru cheie de competitivitate și o condiție pentru asigurarea afacerilor existente și atragerea de noi transportatori și comisionari. Sistemul logic desemnat va include următoarele sub-sisteme:

- ▶ Sistemul Operativ Portuar
- ▶ Sistemul de Comunicații Portuare

Fiecare sub-sistem poate conține diferite module cu diferite funcționalități logice, precum sistemul informatic al vasului, sistemul informațional de mărfuri periculoase, telematica portului, platforma de import, informații comerciale și urmărire, Ghișeul Unic Național (acoperă toate informațiile și interfețele impuse de Directiva UE 2010/65 privind formalitățile de raportare ale vaselor) etc., în conformitate cu nevoile specifice ale portului Galați.

În continuare sunt enumerate unele dintre beneficiile implementării Sistemului Port Comunitate în portul Galați:

- ▶ Deplasarea camioanelor între terminale este pre-planificată, coordonată și monitorizată;
- ▶ Fluxurile de trafic din cadrul portului vor fi eficientizate;
- ▶ Procedurile de trecere în port sunt îmbunătățite;
- ▶ Standardele de securitate, siguranță și calitate a mediului sunt aplicate;
- ▶ Transportatorii pot furniza informații în timp util, informații care pot fi folosite de autoritățile vamale, poliția de frontieră, căpitania portului pentru eficientizarea operațiunilor;
- ▶ Îmbunătățirea managementului lanțului de aprovizionare;
- ▶ Îmbunătățirea managementului relațiilor cu clienții.

Din moment ce portul Galați nu are în prezent proceduri și sisteme de colectare și management al datelor, se recomandă implementarea unui Sistem Port Comunitate, inclusiv servicii de formare pentru viitorii utilizatori. Structura SPC trebuie adaptată conform cu nevoile specifice ale portului Galați. Drept urmare, trebuie efectuate analize viitoare pentru a identifica exact care sunt nevoile/ problemele curente ale portului, care pot fi adresate prin implementarea SPC. După ce aceste elemente sunt identificate, pot fi luate decizii cu privire la structura (selectarea modulelor necesare ce vor fi dezvoltate) sistemului. Aceste analize vor face obiectul etapei Plan de Acțiune, în care vor fi luate în considerare perioadele și costurile de investiție.

În plus, folosirea tehnicilor de procesare electronică a datelor și a sistemelor electronice este necesară pentru sprijinirea aplicării noului Cod Vamal al Uniunii. În conformitate cu Art. 6(1)

din noul UCC, toate schimburile de informații, precum declarații, cereri sau decizii, între autoritățile vamale și între operatori economici și autoritățile vamale și stocarea acestor informații, se vor face folosind tehnici electronice de procesare a datelor. O descriere a sistemelor electronice și cu datele țintă pentru începerea operațiunilor este atașată ca anexă la Decizia de Implementare a Comisiei din 29 aprilie 2014, ce stabilește Programul de Lucru pentru Codul Vamal al Uniunii²⁵. Implementarea completă a tuturor sistemelor electronice impuse de UCC se va face până cel târziu 31 decembrie 2020.

Pașii care trebuie luați pentru dezvoltarea SPC în portul Galați sunt următorii:

- ▶ Analizarea procedurilor existente și a sistemului de colectare a datelor și emitere a statisticilor;
- ▶ Stabilirea cerințelor față de un sistem informatic viitor pentru colectarea și monitorizarea statisticilor (vezi întrebările de mai sus);
- ▶ Stabilirea implementării unui Sistem Informatic de Management;
- ▶ Elaborarea Termenilor de Referință (ToR) pentru dezvoltarea și implementarea sistemelor;
- ▶ Revizuirea pieței pentru sisteme IT pe baza ToR;
- ▶ Stabilirea dezvoltării sistemului propriu sau alegerea unui sistem standard și adaptarea acestuia la cerințele specifice ale CN APDM;
- ▶ Anunț de licitație pentru dezvoltarea sau achiziția sistemului selectat;
- ▶ Implementarea sistemului;
- ▶ Asigurarea instructajului pentru utilizatori.

5.6. Strategia de mediu

Obiective specifice

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

Strategia de mediu include măsuri de management și reducere a riscurilor de management pentru prevenirea și gestionarea diferitelor probleme legate de poluarea portului, precum managementul inadecvat al deșeurilor, sedimentele contaminate sau ineficiența energetică.

Strategia de mediu se referă la procesele de reducere sau eliminare a riscurilor printr-un proces aprofundat de evaluare a riscurilor, urmat de un plan de acțiune corespunzător și de o politică de control și monitorizare. Managementul riscurilor de mediu trebuie să abordeze

²⁵ Commission Implementing Decision 2014/255/EU establishing the Work Programme for the Union Customs Code

cele mai relevante domenii ale administrației portuare în ceea ce privește potențialele efecte negative ale activității de transport naval asupra mediului și adoptarea unor măsuri cheie.

Managementul riscurilor de mediu în port trebuie să ia în considerare și diferitele aspecte socio-economice și politice ale exploatarei portuare, precum eficiența costurilor pentru reducerea și atenuarea riscurilor, percepția publică, comunicarea și implicarea comunității și a actorilor interesați, legile și reglementările locale.

Mai multe aspecte specifice legate de Portul Galați prezintă riscuri de mediu.

Poluarea sedimentelor

Poluarea sedimentelor este rezultatul dezvoltării industriale și reprezintă o problemă comună în porturile fluviale. Sedimentele contaminate din diferite locații ale fluviului sunt transportate în aval spre bazinul portuar și contribuie la poluarea întregului port. Drept urmare, poluarea sedimentelor trebuie adresată la nivelul bazinului fluvial. Conform Centrului de Consultanță pentru Management Integrat al Sedimentelor, numărul de locații contaminate este de obicei prea mare pentru ca toate acestea să fie gestionate și este necesară o prioritizare a locațiilor în conformitate cu gradul de risc creat stabilit în funcție de nivelul de contaminare. Ca atare, strategia de management al riscurilor pentru locații contaminate trebuie să ia în calcul următoarele aspecte:

- ▶ Locația, mai exact distanța locului în cauză față de sursa fluviului, distanța dintre locațiile sedimentelor și distanța locului față de port;
- ▶ Energia, reprezentată de energia potențială, care este direct proporțională cu riscul de depozitare a sedimentelor din amonte în aval;
- ▶ Cantitatea, și anume volumul de sedimente contaminate, precum și în ce cantitate și cu ce efort pot fi transportate sedimentele;
- ▶ Calitatea, reprezentată de indicele de pericol, concentrațiile chimice și toxicitatea;
- ▶ Riscul așteptat sau beneficiul unei unități de sediment în aval, respectiv probabilitatea deplasării unui sediment din locația sa actuală într-un loc de interes și calitatea relativă a celor două amplasamente.

Managementul deșeurilor

Managementul corespunzător al deșeurilor este un alt aspect foarte important cu privire la operațiunile portuare, în conformitate cu Directiva Cadru UE privind colectarea, transportul, recuperarea și eliminarea deșeurilor. Aceasta impune tuturor statelor membre să ia măsurile necesare pentru a asigura recuperarea sau eliminarea deșeurilor fără a pune în pericol sănătatea umană sau a afecta mediul. Ca atare, strategia de management al deșeurilor în Portul Galați trebuie să se concentreze pe următoarele:

- ▶ Reducerea deversărilor ilegale și minimalizarea producției de deșeuri de către vase.
- ▶ Consultare cu utilizatorii, agenții, operatorii, contractanții și autoritățile de reglementare în dezvoltarea și implementarea strategiilor de management al deșeurilor.

- ▶ Concentrare pe revalorificarea și reciclarea deșeurilor oricând este posibil.
- ▶ Eliminarea deșeurilor pentru a reduce efectele negative asupra mediului.
- ▶ Promovarea educației și a conștientizării asupra managementului inteligent al deșeurilor.
- ▶ Stabilirea unor facilități de recepție a deșeurilor pentru nave.
- ▶ Încurajarea utilizării acestor facilități de eliminare într-un mod regulat și fără efecte negative asupra mediului înconjurător.
- ▶ Îmbunătățirea comunicării dintre furnizorii și utilizatorii facilităților de recepționare a deșeurilor din port prin dialog și consultări regulate.

Eficiența energetică

Utilizarea energiei din surse regenerabile și, drept urmare, reducerea utilizării energiei din surse convenționale este în conformitate cu tendințele globale. Utilizarea energiei din surse regenerabile devine o necesitate din ce în ce mai mare pentru transportul maritim și dezvoltarea poartuară. În consecință, există mai multe măsuri pe care portul le poate lua pentru reducerea dependenței de energie din surse convenționale și trebuie formată o strategie în jurul următoarelor principii:

- ▶ Stimularea consumului eficient de energie în toate operațiunile portuare.
- ▶ Minimalizarea utilizării energiei din surse convenționale și reducerea dependenței de combustibili fosili.
- ▶ Investiții în tehnologii alternative de generare a energiei utilizată în operațiunile portuare.
- ▶ Dezvoltarea unei activități constante de monitorizare și evaluare a consumului de energie.

5.7. Strategii suport

Obiective specifice:

- ▶ *Simplificarea procedurilor și formalităților vamale pentru navele care acostează în portul Galați*

5.7.1. Inițierea măsurilor de simplificare și a unui sistem orientat spre piață pentru procedurile vamale

Vămile sunt reprezentate în Galați de Direcția Vamală Regională care este organizată și funcționează ca organism specializat al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, sub autoritatea Ministerului Finanțelor Publice.

Unul dintre principalele obiective ale oficiului vamal este implementarea procedurilor vamale simplificate până în mai 2016, în special cu privire la operatorii economici autorizați și în același timp creșterea eficienței controalelor vamale și reducerea sarcinii administrative, în conformitate cu prevederile noului Cod Vamal al Uniunii (UCC). Noul UCC a fost adoptat la 9 octombrie 2013 ca Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și

Consiliului²⁶. Acesta a intrat în vigoare la 30 octombrie 2013. Prevederile vor începe să se aplice începând cu 1 mai 2016, imediat ce actele Comisiei legate de UCC (Actele Delegate și de Implementare) sunt adoptate și în vigoare, iar aceasta nu va fi mai târziu de 1 mai 2016. Versiunile de proiect ale Actului Delegat UCC și ale Actului de Implementare UCC sunt elaborate și se află în etapa de analiză și discuții.

UCC este parte din modernizarea vămilor și va servi ca nou Regulament cadru privind regulile și procedurile pentru vămi pe tot întinsul UE. UCC și actele delegate și de implementare asociate vor²⁷:

- ▶ eficientiza legislația și procedurile vamale
- ▶ oferi o certitudine și uniformitate legală mai mare întreprinderilor
- ▶ crește claritatea oficialilor vamali în cadrul UE
- ▶ simplifica regulile și procedurile vamale și vor facilita tranzacții vamale mai eficiente aliniate cerințelor actuale
- ▶ finaliza trecerea vămilor la un sistem vamal complet electronic
- ▶ consolida proceduri vamale mai rapide pentru operatorii economici de încredere și conformi (Operatori Economici Autorizați)

Noile prevederi au implicații pentru toți operatorii economici implicați în operațiuni comerciale externe. Așadar, aceștia trebuie să acționeze la timp pentru a întruni noile reguli.

Noul UCC propune reorientarea activităților vamale la un mediu complet electronic. Așadar, folosirea tehnicilor de procesare electronică a datelor și a sistemelor electronice este necesară pentru sprijinirea aplicării noului Cod Vamal al Uniunii. În conformitate cu Art. 6(1) din noul UCC, toate schimburile de informații, precum declarații, cereri sau decizii, între autoritățile vamale și între operatorii economici și autoritățile vamale și stocarea acestor informații, se vor face folosind tehnici electronice de procesare a datelor. Tranziția la un sistem vamal complet electronic este descrisă pe mai departe în capitolul referitor la implementarea sistemelor IT pentru monitorizarea și colectarea datelor.

Principalele schimbări față de Codul Vamal Comunitar actual (CCC)²⁸ și prevederile sale de implementare (care continuă să se aplice până pe 1 mai 2016), pe care Direcția Generală a Vămilor Galați, CN APDM și operatorii/ transportatorii/ agenții economici trebuie să le ia în considerare în strategia portului și activitățile economice asociate:

1) Condițiile de autorizare a unor proceduri și regimuri vamale simplificate sunt condiționate de îndeplinirea criteriilor AEO, care acum sunt modificate.

²⁶ Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și Consiliului din 9 octombrie 2013, ce prevede Codul Vamal al Uniunii

²⁷ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/index_en.htm

²⁸ Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 2913/92 din 12 octombrie 1992 ce stabilește Codul Vamal Comunitar.

Pentru a solicita statutul de „Operator Economic Autorizat”, operatorii economici care au sediul în teritoriul vamal al Uniunii trebuie să întrunească acum criteriile stabilite la articolul 39 din UCC, care conține cerințe în plus față de CCC. Dacă respectivele criterii sunt întrunite, autoritățile vamale, în urma consultărilor cu alte autorități competente dacă este necesar, vor acorda acel statut care se va supune monitorizării. Statutul AEO va fi acum acordat printr-o autorizare, și nu printr-un certificat.

Conform cu UCC, autorizația poate fi acordată pentru:

- ▶ Simplificarea vămuirii
- ▶ Securitate și siguranță
- ▶ Ambele

În funcție de tipul de autorizație acordată, operatorii economici autorizați trebuie să poată profita la maxim de folosirea largă a simplificărilor vamale sau pot beneficia de facilitățile privind securitatea și siguranța. Aceștia trebuie să primească și un tratament mai favorabil în ceea ce privește controalele vamale, precum un număr mai mic de controale fizice și de documente.

2) Proceduri speciale simplificate - tranzit, depozitare, uz specific și procesare

3) Implementarea sistemelor IT pentru a crea un mediu simplu din care sunt eliminate documentele pe suport fizic pentru vămi și operațiuni comerciale

Deși acestea sunt unele dintre principalele schimbări față de legislația actuală a vămile, trebuie reținut că Actul de Implementare²⁹ și cel de Delegare³⁰ sunt încă în proces de discutare și pot surveni alte schimbări până la momentul în care acestea vor ajunge în forma finală.

În plus la punctele menționate mai sus și în Studiul de Piață, conform cu ultimele discuții cu reprezentanții autorității vamale Galați, instituția a dobândit drepturi de acces la sistemul RoRIS dar are probleme în a-l accesa.

5.7.2. Promovarea unor scheme de stimulente fiscale pentru încurajarea transportului pe căile navigabile interioare

Dezvoltarea portului Galați și a activităților sale trebuie încurajată și sprijinită prin politici special create pentru constituirea portului într-un important nod comercial regional.

Beneficiile și stimulentele fiscale sunt o practică des întâlnită în rândul țărilor care vor să dezvolte anumite sectoare importante și s-a dovedit că au succes în dezvoltarea generală a economiei.

²⁹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_code/ucc_implementing_act_2014.pdf

³⁰ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_code/ucc_delegated_act_2014.pdf

Aspectele de mediu pot fi luate în considerare la conceperea acestor tipuri de stimulente. Când se decid măsurile fiscale pentru încurajarea folosirii transportului pe căi maritime interioare (și, în general, moduri mai curate de transport), trebuie să se verifice dacă economiile de cost externe ce rezultă din folosirea unor moduri de transport mai curate în locul transportului rutier sunt mai mari decât asistența financiară corespondentă.

În prezent, nu există stimulente fiscale specifice pentru dezvoltarea sectorului IWT în România.

Exemple de stimulente fiscale pentru dezvoltarea IWT în cadrul UE:

- ▶ Belgia - suport fiscal pentru modernizarea flotei belgiene este disponibil la nivel federal. La vânzarea unei nave nu trebuie plătite taxe pentru câștigul de capital dacă banii sunt reinvestiți într-o nouă navă³¹.
- ▶ Germania
 - Este în vigoare din 2006 un stimulent fiscal pentru reinvestirea profiturilor ce rezultă din vânzarea unei nave de transport pe căi navigabile interioare, fără plata taxelor;
 - Anumiți combustibili folosiți în sectorul navigabil de ape interioare sunt scutiți de taxe³².
- ▶ Olanda
 - Programele MIA/ Vamil constau în beneficii fiscale pentru dezvoltarea de investiții/ tehnologii compatibile cu mediul, a căror eligibilitate este definită anual într-o „Listă de Mediu”. Exemple de tehnologii specifice transportului pe căi navigabile interioare sprijinite includ contorizarea consumului de carburant, reglarea propulsiei automate, măsuri de reducere a consumului energetic, etanșarea arborelui port elice și sisteme de lubrifianti pentru motoare diesel. Programul MIA permite o deducere maximă de 40% din costul de investiție, din profitul fiscal;
 - Beneficiul fiscal general EIA (Energy Investment Allowance), care este accesibil și pentru operatorii IWT, a fost creat pentru a stimula investițiile care cresc eficiența energetică. Acest program permite companiilor olandeze să deducă 44% din valoarea acestor investiții din profitul lor acumulat în decursul anului calendaristic în care a fost achiziționat echipamentul.
- ▶ Ungaria³³ aplică scutirea de la accize sau restituirea pentru combustibilul folosit în navigația pe căi navigabile interioare și scutirea de la accize pentru combustibilul folosit în transportul feroviar. Măsurile sunt în linie cu prevederile directivei de taxare a energiei. Comisia Europeană a decis să nu ridice obiecții față de decizia Ungariei de a restitui sau

³¹ <http://www.naiades.info/funding/>

³² Secțiunea 27 (1) din Actul privind taxarea energiei (EnergieStG)

³³ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-14_en.htm

scuti de la plata accizelor transportul feroviar sau navigabil interior, pentru a încuraja folosirea acestuia și reduce poluarea și alte costuri externe în sectorul transporturilor.

- ▶ Polonia - autoritățile portuare din Polonia beneficiază de scutire de la plata taxelor pe venit, cu condiția reinvestirii sumei corespondente în întreținerea infrastructurii portului. Cu toate acestea, trebuie reținut că doar produsul din vămuire, TVA-ul și acciza percepută pentru mărfurile manipulate în portul Gdansk (43% cotă de piață pe piața poloneză) reprezintă 5% din veniturile Poloniei, și aproximativ 1% din PIB-ul Poloniei.

VERSIUNE PRELIMINARĂ

6. Indicatori pentru monitorizarea strategiei

În această fază de elaborare a Planului Strategic, doar o parte din indicatorii de performanță și țintele intermediare/finale au putut fi stabilite, urmând ca acestea să fie definitive în etapa de elaborare a planului de acțiuni.

Direcții strategice	Obiective Specifice	Indicatori de performanță	Valoare de bază (2015)	Țintă intermediară (2020/2025)	Țintă finală (2030/2035)
Strategia de management al stakeholderilor	Consolidarea relațiilor partenariale în procesul de dezvoltare a portului	Nr. platforme de colaborare cu actorii relevanți din CP și din domeniul cercetare-dezvoltare	0	1	1
		Gradul de satisfacție a membrilor CP cu privire la procesul de consultare (0-100)	50	+70 (2025)	+80 (2035)
Strategia de marketing și afaceri	Creșterea competitivității serviciilor oferite clienților, în concordanță cu nevoile și cerințele acestora	Gradul de satisfacție al clienților (0-100)	50	+70 (2025)	+80 (2035)
	Îmbunătățirea vizibilității și imaginii portului Galați la nivel național / internațional prin implementarea unei strategii de marketing și promovare a serviciilor / facilităților oferite în port	Nr. articole privind portul Galați în presa de specialitate națională și internațională/an	... național ... internațional	10 (2025) național 3 (2025) internațional	15 (2035) național 6 (2035) internațional
		Nr. de participări a reprezentanților portului Galați la evenimentele internaționale de specialitate/an	...	15 (2020)	25 (2035)
	Creșterea ponderii serviciilor cu valoare adăugată în valoarea serviciilor oferite de CP inclusiv prin exploatarea avantajelor oferite de existența ZL și a Parcului Industrial	Pondere veniturilor din servicii cu valoare adăugată în total venituri obținute la nivelul CP	0	10% (2025)	20% (2035)
	Dezvoltarea traficului naval de pasageri Galați - Delta Dunării	Nr. curse de transport public Galați - Delta Dunării/an	0	96 (2025)	96 (2035)
Strategia de investiții	Îmbunătățirea accesului de la / către portul Galați prin dezvoltarea și modernizarea conexiunilor cu hinterlandul în conformitate cu cerințele regulamentului TEN-T până în 2030	Drumurile și căile ferate de acces în port îndeplinesc cerințele de la capitolele II și III din Regulamentul TEN-T nr. 1315 / 2013	-		Conformitate cu legislația aplicabilă (2030)

Direcții strategice	Obiective Specifice	Indicatori de performanță	Valoare de bază (2015)	Țintă intermediară (2020/2025)	Țintă finală (2030/2035)
	Modernizarea infrastructurii portuare pentru creșterea atractivității portului Galați și a transportului pe căi navigabile interioare	Valoarea investițiilor în modernizarea infrastructurii portului Galați (Inclusiv legătura cu hinterlandul)	3,3 mil EUR (2013-2015)	50 mil. EUR (2015 -2020)	140 mil. EUR (2021- 2035)
	Creșterea nivelului tehnologic al operațiunilor și facilităților portuare pentru asigurarea eficienței activităților portuare	Valoarea investițiilor în elemente de suprastructură și tehnologie a portului Galați	0	75 mil. EUR (2015 - 2020)	200 mil. EUR (2021 - 2035)
	Creșterea eficienței în asigurarea condițiilor de navigabilitate în port	Valoarea cheltuielilor pentru lucrări de dragaj la tona de marfă operată în portul Galați	0,4 RON/tonă (2012)	... (2020)	... (2030)
	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	Valoare investițiilor pentru dotarea fronturilor de acostare cu facilități pentru furnizarea energiei electrice la nave	0 EUR	2 mil. EUR (2015 - 2020)	6 mil. EUR (2021- 2035)
		Valoare investițiilor pentru dezvoltarea unui terminalul GNL	0 EUR	15 mil. EUR (2015- 2025)	0 EUR (2026 - 2035)
Strategia de finanțare	Valorificarea oportunităților de finanțare externă nerambursabilă disponibilă prin fondurile europene alocate dezvoltării porturilor	Numar proiecte cu finanțare externă nerambursabilă implementate	... proiecte	14 (2015 - 2020)	... (2021 - 2030)
Strategia cadrului organizațional și resurse umane	Îmbunătățirea cadrului de reglementare privind forța de muncă din porturi	Ordinului ministrului transporturilor nr. 252/2011 pentru aprobarea metodologiei de eliberare a carnetelor de lucru în port și de înregistrare a muncitorilor portuari, revizuit	-	Realizat (2017)	-
		Ponderea ocupațiilor portuare introduse în Clasificația Ocupațiilor din România (COR)	0	100% (2017)	100% (2035)
		Ponderea ocupațiilor portuare pentru care au fost dezvoltate	0	100% (2017)	100% (2035)

Direcții strategice	Obiective Specifice	Indicatori de performanță	Valoare de bază (2015)	Țintă intermediară (2020/2025)	Țintă finală (2030/2035)
	Îmbunătățirea accesului la formare profesională și educație	standarde ocupaționale Nr. programe academice relevante pentru ocupațiile portuare dezvoltate	0	1 (2017)	1 (2035)
		Nr. de centre de formare profesională pentru ocupații portuare în municipiul Galați	0	1 (2017)	1 (2035)
Strategia de Mediu	Menținerea permanentă a conformității cu prevederile legislației în vigoare privind protecția mediului	Nr. abateri de la Directivele UE și legislația națională privind impactul asupra mediului	0	0 (2015-2020)	0 (2021 - 2035)
Strategii Suport	Simplificarea procedurilor și formalităților vamale pentru navele care acostază în portul Galați	Timp mediu de efectuare a controlului vamal pentru o navă	2 ore	0,7 ore (2020)	0,7 ore (2035)

VERSIUNE PRL