

APEL

Către,

- MINISTERUL TRANSPORTURILOR
- Administrația Națională a Porturilor Maritime
- Administrația Canalelor Navigabile
- Autoritatea Navala Romana

Stimate Doamne

Stimați Domni



Beneficiind de recunoașterea oficială din partea Comisiei Europene ca fiind o componenta de bază a strategiei europene de dezvoltare în următorii ani, transportul de mărfuri pe cai navigabile interioare are ca principali actori armatorii de capacități fluviale de transport, operatorii portuari, agenții de nave și nu în ultimul rând traderii de mărfuri.

În calitate de contribuabili dar și de plătitori ai taxelor impuse de autoritățile statului însărcinate cu administrarea infrastructurii, în scopul de a conecta condițiile în care ne desfășurăm activitatea la realitățile economice actuale, ne dorim o reșezare echitabilă a principiilor pe care relația dintre administrații/autorități și operatorii din domeniul naval se desfășoară.

Într-o mișcare informală, însă larg reprezentativă, și având ca miza comună creșterea capacității de competiție a portului Constanta, și nu numai, față de alte porturi concurente din bazinul Marii Negre, al Marii Egee sau Adriatică ca porți de acces către centrul Europei, semnatarii prezentului APEL doresc să supună atenției reprezentanților guvernului câteva solicitări desprinse din experiența ultimilor ani de activitate, și din comparația cu modelele altor țări cu tradiție în acest - sector de activitate.

Pentru a asigura condiții de navigație cât mai predictibile, precum și pentru a asigura o desfășurare și/sau absorbție cât mai rapidă a mărfurilor transportate fluvial, sunt derulate atât la nivel european, cât și la nivel național diverse proiecte ce vizează garantarea adâncimii minime de navigație, semnalizarea corespunzătoare a șenalului, dezvoltarea infrastructurii portuare fluviale.

Experiența operatorilor economici, arată însă că cea mai costisitoare fază a transportului fluvial o reprezintă tranzitarea CDMN și staționarea în portul Constanta în vederea descărcării sau a încărcării, sau uneori, a succesiunii ambelor operațiuni. Un cumul de factori, unii impredictibili (natura și durata fenomenelor) și alții implacabili (curgerea non-stop a taxelor, indiferent dacă se derulează vreo activitate sau nu, dacă sunt măcar condiții ca activitatea să se desfășoare sau nu) lucrează exclusiv în defavoarea armatorilor care se vad în situația de a fi dublu penalizați atât de timpul (îndelungat) necesar derulării operațiunilor portuare, cât și de taxele portuare care au curs în toată această perioadă.

În acest sens ne adresăm dumneavoastră cu următoarele propuneri ce vor avea, în opinia noastră, ca efect creșterea traficului de mărfuri prin portul Constanta și dezvoltarea orizontală a întregului sector de activitate cu beneficii pentru operatorii economici și nu în ultimul rând pentru statul român prin contribuții mai mari la buget:

1. Uniformizarea tarifelor de staționare pentru barje și pentru nave auto-propulsate deoarece din punct de vedere al acvatoriului portuar nu este nici o diferență.
2. Suspendarea tarifelor portuare pe perioadele de timp în care portul este închis, sau perioadele de timp în care din cauza vremii operațiunile portuare nu se pot derula.
3. Acordarea unei perioade de grație de la plata tarifelor portuare la sosirea în port, pe modelul aplicat de alte porturi europene, aferent cantității de marfă transportate, exemplu 24 ore libere wd pentru 1000 to aduse/plecare în/din port. Accesul gratuit în port a autoturismelor care nu desfășoară activități de transport.
4. Emiterea de rapoarte meteo oficiale, de către Capitanie/APC, alături de Buletinul Portuar, care să menționeze clar perioadele (intervale de timp) de vreme nefavorabilă/ploaie/ninsori precum și cele în care portul este declarat închis, respectiv stocarea lor ca și istoric cronologic pe website-ul oficial al APM. Astfel

de rapoarte pot deveni justificative în relațiile operaționale dintre operatorii portuari, beneficiarii prestațiilor portuare și armatorii navelor maritime și/sau fluviale, respectiv rapoartele SEP actuale să fie accesate asemenea online cu cont și parolă.

5. Adaptarea formulei de calcul a taxelor portuare la cantitatea de marfa efectiv transportată de fiecare unitate fluvială, și nu la capacitatea lor nominală (imposibil de atins atunci când condițiile de navigație pe Dunare nu permit încărcarea la capacitate maximă).
6. Adaptarea tarifelor de tranzitare CDMN la cantitatea de marfa efectiv transportată, după modelul formulei de taxare aplicată pe Canalul Main-Dunare și nediscriminarea navigației între CDMN și PAMN.
7. Demararea urgentă a realizării unei politici tarifare coerente la nivelul întregului sector de transport naval (ce va cuprinde atât sectorul de transport maritim, cât și sectorul de transport fluvial)
8. Corelarea politicii tarifare a CN „Administrația Porturilor Maritime” Constanța, cu cea a Administrației Canalelor Navigabile.
9. Recalcularea tarifelor de închiriere a terenurilor portuare astfel încât pentru terenuri cu acces la facilități similare (adâncimi în duna de operare, acces rutier, acces cf, alimentare cu apă potabilă și tehnică, energie electrică etc.) tarifele să fie aceleași și nediscriminatorii, eliminându-se astfel o concurență neeloială.

Există de asemenea câteva propuneri ce vizează îmbunătățirea activității în portul Constanța fie prin măsuri de organizare, fie prin investiții în infrastructură, pe care noi le considerăm absolut necesare:

1. Instalarea de piloni (Buoys and Dolphins) de acostare în zona radei fluviale sugerate în imagine sau în alte locuri identificate de administrație pentru a facilita acostarea fără ancoraj, sistem care ar conduce la creșterea eficienței de manevră în portul Constanța și reducerea timpilor morți, respectiv creșterea productivității operațiunilor de transbordare, precum și la evitarea frecventelor avarii produse în zona de acostare în perioadele de așteptare, mai ales pe timp de vreme rea



Piloni de acostare ca în Olanda, Prezentare:

<https://www.youtube.com/watch?v=ehFN85Zz2WE>

<https://www.youtube.com/watch?v=ASU3Q876vvs>

2. Separarea zonei de acostare/așteptare în zona pentru barje goale și zona pentru barje încărcate. Diferența de nivel dintre acestea duce permanent la avariile lor.
3. Instalarea de camere video pentru supraveghere rada sau facilitarea accesului/energie electrică pentru instalarea acestora care să furnizeze acces online printr-un server de streaming către (agenți/ armatori/ operatori portuari/ traderi).
4. Amplasarea de contoare de apă/energie electrică pe bază de cartelă cu cip, în funcție de situație APM să emită cartele ori per fiecare navă sau agent.
5. Posibilitatea ca auto-propulsatele în funcție de capacitatea tehnică să poată efectua manevre locale cu barje în portul Constanța.
6. Navele care urmează să desfășoare operațiuni în Constanța Nord să poată acosta pentru așteptare în dările 17-18-19 pentru a decongestiona rada fluvială.

Semnatarii prezentei își declară disponibilitatea de a pune la dispoziția factorilor decizionali a oricăror date și informații ce pot ajuta în elaborarea noilor măsuri astfel încât sectorul de activitate și portul Constanța să fie beneficiarele unui impuls atât de necesar pentru a face față cu succes competiției acerbe cu care se confruntă și care se află deja în avantaj.

Semnatori APEL:

Constanta Port Business Association

RETRAS

~~A.A.O.P.F.R.~~

ADM Romania Trading

Ameropa Grains

Cargil Romania

COFCO International Romania

GLENCORE

PORT PORT OPERATOR

Chimpex

Comvex

United Shipping Agency

Umex

SOCEP

SEA CONTAINER SERVICE

ADM Romania Logistics

Claziana

Danubtrans

Domino Shipping

DTL-Danube Transport Line

Energy Maritime

Everest Project

Euro Bevrachting Logistics

Euro Bevrachting Germany

EB Waterways

BRISE GROUP

CEREALFERT

Euro River Transport

Firstnav

Getan Shipping

Geomar Stevadoring CO

Granex

Gurdas Logistic

ILIOI Shipping

MALI Shipping

Maria Shipping Agency

Neptun Ship Cargo Agency

Phoenix Shipping & Trading

Prompt Shipping Services

Pronto Shipping

River Brokerage

Romnav

Rhenus Mierka Danube Shipping

Sah Mat

SVAD Shipping

Trading Line

Transcargobudape

ZYX OIL

NAVEX SHIPS

IULIUS RL

EASTERN SHIPPING

UNIDORA HOLDING

External companies expressing support for the call

APEL signers :

- LINK SHIPPING
- BRODOKOMERC NS
- MAKADA SHIPPING
- CFND SERVICES
- LUSTE TRANSPORT
- STRAMAN D.O.O.
- STELUNI SHIPPING
- SANTA TRADE
- YU AGENT
- DMP TEAM BROČKO
- TOMI KARGO
- MB SHIPPING
- RUBIKON SHIPPING
- NAFTACHEM D.O.O.
- AGENT PLUS
- DUNAVSKI LADJAR
- MULTI SERVIS PARTNER
- GLOBAL AGENT
- DUNAVSKI TRANSPORT
- MARIO MILTRANS
- DANUBE SERVICES

- LADJAR KUPRA
- LADJAR TRANSPORT
- J.R.B
- BEOBROD
- LAURION
- KARIN COMMERCE
- RBA PRAHOVO
- KAZUK D.O.O.
- DTL
- JUDRA D.O.O.
- PPD
- PANAMAX D.O.O.
- SEA DANUBE
- LAURION
- EU SHIPPING
- YU-AGENT
- TRANSCOG
- DANUBE ECO
- BRODEICA - YU AGENT
- AGENCIJA