



CONSILIUL
CONCURENȚEI
ROMÂNIA



CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL NAVAL

Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” SA

Domnului Daniel GEORGESCU, director general

Str. Ecluzei nr. 1, Agigea, cod poștal 907015, Constanța

Tel. 0241 702 700, fax: 0241 737 711, e-mail: compania@acn.ro

Stimate domnule director general,

În ședința din data de 29.11.2019, Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval, în conformitate cu prevederile art. 66² alin. (2) lit. b), coroborat cu art. 37 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a avizat normele de fundamentare a tarifelor transmise de CN „Administrația Canalelor Navigabile” SA.

În acest sens, atașăm înscrisul de avizare.

Vă adresăm rugămintea de a confirma recepționarea prezentului document prin transmiterea unui e-mail pe adresa consiliul.naval@consiliulconcurentei.ro.

Cu deosebită considerație,

Elena KLEININGER

Președinte

Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval





CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL NAVAL

Având în vedere Nota de analiză a Serviciului de Supraveghere din Domeniul Naval prin care se propune avizarea **Normelor de fundamentare a tarifelor**, ce vor fi percepute în anul 2020, de către Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța,

Văzând Normele de fundamentare a tarifelor transmise prin adresa cu nr. 21699/26.11.2019¹ de către Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța,

În conformitate cu prevederile art. 66² alin. (2) lit. b) și c) coroborat cu art. 37 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 *privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare*, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL NAVAL, întrunit în ședința data de 29.11.2019,

AVIZEAZĂ

1. **Normele de fundamentare a tarifelor, precum și structura pe elemente de cheltuieli a acestora, ce vor fi percepute în anul 2020 de către Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța, conform anexei care face parte integrantă din prezentul aviz.**
2. Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța are obligația de a face publice tarifele aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu normele de fundamentare prevăzute la art. 1, precum și, după caz, facilitățile sau reducerile acordate în condițiile legii. Acestea vor fi aplicate în mod nediscriminatoriu

¹ Înregistrată sub nr. RG 16471/27.11.2019

tuturor utilizatorilor de către Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța.

3. Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval va urmări publicarea tarifelor aprobate în condițiile legii, aplicarea acestora în mod nediscriminatoriu, precum și respectarea normelor de fundamentare a tarifelor elaborate de către Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța.

Elena KLEININGER

Președinte



Cosmin BELACURENCU

Membru

Elena Carmen BUCUR

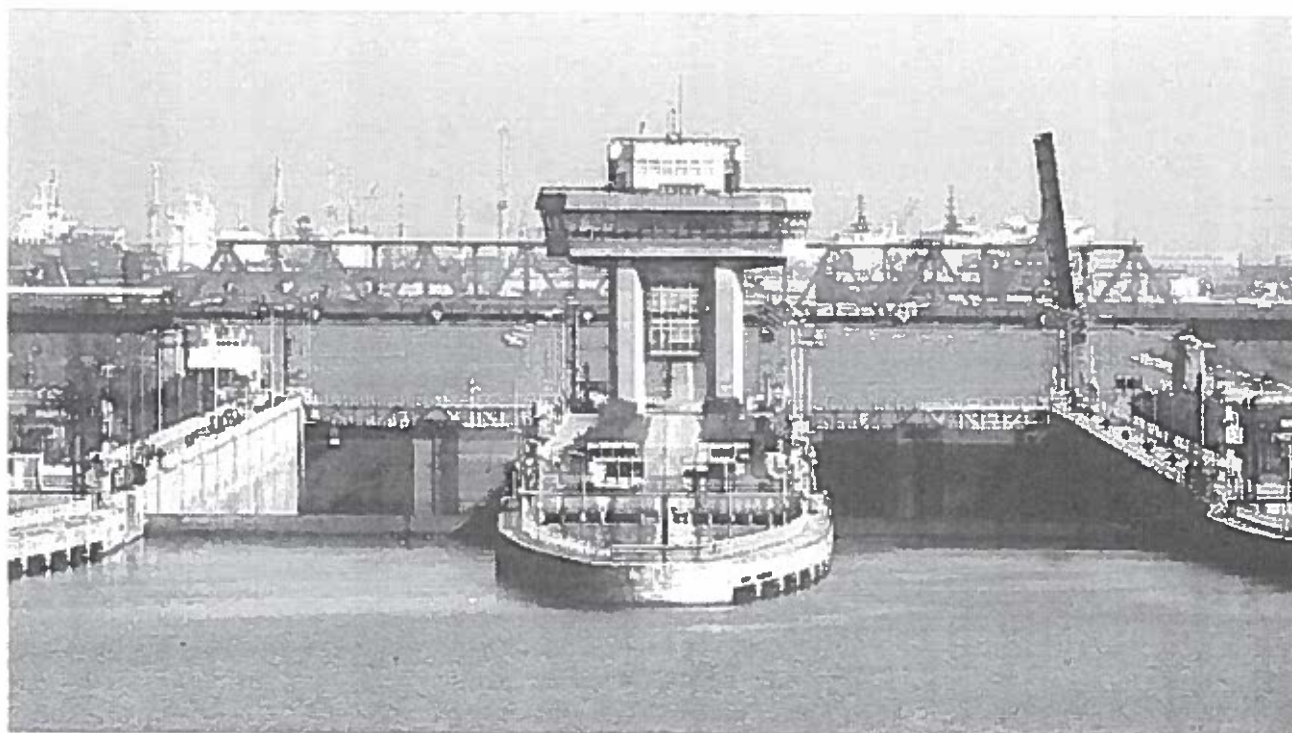
Membru

Ovidiu Cristian ACOMI

Membru

Mircea-Nicu TOADER

Membru



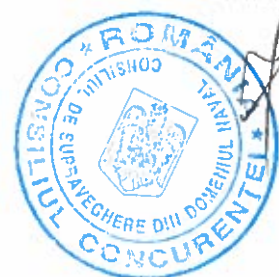
**Normele de fundamentare a tarifelor prestate de CN
„Administrația Canalelor Navigabile” SA,
pentru anul 2020**



1	Introducere.....	5
1.1	Cadrul normativ de organizare și funcționare a CN ACN SA	5
1.1.1	Scurt istoric.....	6
1.1.2	Acționariat	6
1.1.3	Adunarea Generală a Acționarilor	6
1.2	Cadrul legal al normelor de fundamentare a tarifelor	6
1.3	Descrierea CN ACN SA.....	6
1.3.1	Sectorul de activitate	7
1.3.2	Obiectul de activitate	7
1.3.3	Personal	7
1.3.4	Indicatori de performanță.....	8
1.4	Governanță și strategie.....	9
1.4.1	Strategia națională.....	9
1.4.2	Strategiile sectoriale.....	10
1.4.3	Viziune și misiune	10
1.4.4	Obiective, priorități și planuri strategice	11
1.4.5	Analiza SWOT.....	12
2	Politica comercială	13
2.1	Cerințe și ținte de profitabilitate	13
2.2	Structura transportului pe canal:.....	13
2.3	Planuri de dezvoltare; priorități	16
2.4	Finanțare și proiecte europene.....	17
2.4.1	Continuarea modernizării infrastructurii căii navigabile	18
2.4.2	Modernizarea infrastructurii portuare și extinderea capacității de operare a porturilor	19
2.4.3	Consolidarea relațiilor de colaborare dintre administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării	20
3	Resursele CN ACN SA.....	22
3.1	Descrierea generală a ansamblului, principii de funcționare	22
3.2	Ecluze.....	24
3.3	Portul Basarabi	25
3.3.1	Situația tehnică a Portului Basarabi	26
3.3.2	Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare și a clădirilor	26
3.3.3	Activitatea de operare	27
3.3.4	Modul de operare la cheu și pe platforme.....	27
3.4	Portul Medgidia	28



3.4.1	Situația tehnică a portului.....	28
3.4.2	Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare	29
3.4.3	Activitatea de operare	29
3.4.4	Modul de operare la cheu și pe platforme.....	30
3.5	Portul Ovidiu	31
3.5.1	Starea tehnică a cheurilor.....	31
3.5.2	Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare	31
3.5.3	Activitatea de operare	31
3.5.4	Modul de operare la cheu și pe platforme.....	32
3.6	Portul Luminița.....	32
3.6.1	Starea tehnică a portului Luminița.....	33
3.6.2	Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare	33
3.6.3	Activitatea de operare	33
3.7	Segmente de canal	34
3.7.1	Canalul Dunare Marea Neagra (CDMN).....	34
3.7.2	Canalul Poarta Alba Midia Navodari - PAMN	34
4	Activități cheie	36
4.1	Servicii prestate	36
4.2	Servicii suport.....	36
5	Venituri	37
5.1	Structura, procente, centre de profit	37
5.2	Elasticitatea tarifelor pe diferite categorii de marfă	37
5.3	Tarife actuale.....	37
5.3.1	Închiriere	38
5.3.2	Enumerarea tuturor tarifelor.....	38
5.3.3	Modalități de tarifare în prezent (tranzit și cheiaj)	39
5.3.4	Contribuția fluxurilor de venit în veniturile totale.....	40
5.4	Tranzitul prin porturile CN ACN SA	40
5.4.1	Apa tranzitată.....	41
6	Cheltuieli	42
6.1	Categorii de costuri.....	42
6.2	Centre de cost	42
6.3	TRANZIT.....	43
6.4	CHEIAJ.....	44
6.5	ÎNCHIRIERI	45
6.6	GOSPODĂRIRE APE.....	45



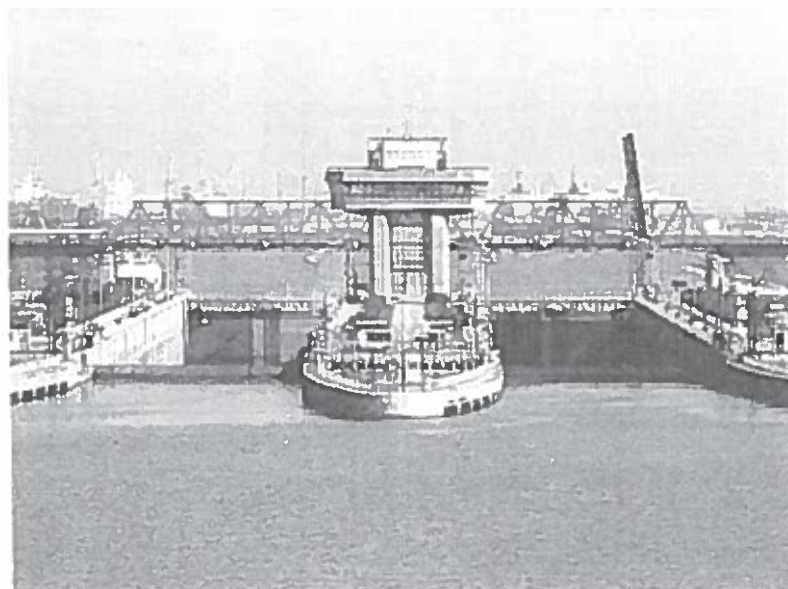
6.7	DIVERSE	45
6.8	Flotă tehnică	45
7	Riscuri	47
7.1	Riscul legislativ	48
7.2	Riscul deflucuație a volumului de trafic	48
7.3	Riscul de contrapartidă.....	48
7.4	Riscul fluctuațiilor dobândă de finanțare și de curs valutar.....	48
7.5	Riscul operațional.....	49
8	Norme de fundamentare a tarifelor specifice 2020.....	50
8.1	Norma de fundamentare pentru tariful de tranzitare canale navigabile.....	50
8.2	Norma de fundamentare a tarifului de cheiaj	52
8.3	Norma de fundamentare a tarifelor de prelevare/tranzitare/ deversare apă	53
8.4	Normele de fundamentare a tarifelor pentru serviciile de închiriere/subconcesiune teren domeniu public al statului, și alte prestații	54
8.4.1	Norma de fundamentare a tarifului de închiriere/subconcesiune teren domeniu public al statului.....	54
8.4.2	Norma de fundamentare a tarifului pentru acordarea avizului pentru executarea de lucrări în zona Canal Dunăre-București	57
8.4.3	Norma de fundamentare a tarifului pentru eliberarea/reavizarea acceptului pentru desfășurarea operațiunii conexe activităților de transport naval(buncherare, curățare și degazarea tancurilor navelor și curățarea hambarelor și magaziilor navelor)	59
8.4.4	Norma de fundamentare a tarifului pentru acordarea avizului pentru executarea de lucrări în zona CDMN și CPAMN.....	60
8.4.5	Norma de fundamentare a tarifului pentru acces permis auto în porturi	62
8.4.6	Norma de fundamentare a tarifului pentru eliberarea/ preschimbarea și vizarea carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari	63
8.4.7	Norma de fundamentare tarif acces pentru prestări servicii asistență la navă.....	65
8.4.8	Norma de fundamentare tarif minim tranzitare cu ecluzare nave	65
8.4.9	Norma de fundamentare tarif minim tranzitare fără ecluzare nave	66
8.4.10	Norma de fundamentare tarif minim tranzitare cu/fără ecluzare nave de agrement.....	66
8.4.11	Refurnizare utilități.....	66
9	Definiții.....	67
10	Abrevieri	69



1 Introducere

1.1 Cadrul normativ de organizare și funcționare a CN ACN SA

Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" SA Constanța (în continuare, CN ACN SA), cu sediul social în Agigea, str. Ecluzei nr. 1, jud. Constanța,



este o societate pe acțiuni, înființată în baza Legii nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a Hotărârii Guvernului nr.599/2009 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 519/1998 privind înființarea Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile – S.A. Constanța, cu modificările și completările ulterioare (în continuare, HG nr. 519/1998) și își desfășoară activitatea în conformitate cu legislația națională în vigoare și Actul constitutiv.



1.1.1 Scurt istoric

În continuare sunt prezentate cele mai importante repere cronologice ale evoluției formei de organizare a CN ACN SA:

1999	Prevederile aplicabile administrării porturilor și căilor navigabile, utilizării infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurării activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare sunt prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 (în continuare, OG nr. 22/1999), republicată, cu modificările și completările ulterioare.
1998	Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța a fost înființată ca societate pe acțiuni prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța.
1991	Administrația a devenit regie autonomă în subordinea Ministerului Transporturilor.
1987	După inaugurarea Canalului Dunăre – Marea Neagră, administrația a preluat și urmărirea construcției Canalului Poartă Albă – Midia Năvodari, a cărui punere în funcțiune s-a făcut în anul 1987.
1984	A fost inaugurat Canalul Dunare Marea Neagră.
1979	A fost înființată ca întreprindere de stat, având în responsabilitate administrarea canalului, fiind denumită inițial Administrația Canalului Dunăre - Marea Neagră.

1.1.2 Acționariat

Acționari la data de referință a elaborării prezentului document: Statul Român reprezentat prin Ministerul Transporturilor (80%) și Fondul Proprietatea S.A. (20%).

1.1.3 Adunarea Generală a Acționarilor

Acționarii își exercită drepturile în cadrul Adunării Generale a Acționarilor („A.G.A.”), care reprezintă cel mai înalt organism decizional al societății.

Competențele de aprobare ale Adunării Generale a Acționarilor, condițiile de organizare și de validitate a ședințelor acestora sunt stabilite în Actul Constitutiv al societății, în conformitate cu reglementările aplicabile, și se completează cu prevederile legale incidente.

1.2 Cadrul legal al normelor de fundamentare a tarifelor

Normele-cadru privind fundamentarea tarifelor pentru serviciile efectuate de CN ACN SA au fost elaborate în conformitate cu prevederile OG nr. 22/1999, Legii nr. 21/1996 a concurenței, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale HG nr.519/1998.

Prezentele norme-cadru reglementează fundamentarea tarifelor practicate de CN ACN SA pentru serviciile prestate.

La baza fundamentării tarifelor care fac obiectul activității CN ACN SA stau datele înregistrate în contabilitatea de gestiune a companiei.

1.3 Descrierea CN ACN SA

CN ACN SA se află sub autoritatea Ministerului Transporturilor și administrează și exploatează canalele navigabile Dunăre-Marea Neagră, Poarta Albă-Midia Năvodari, Dunăre București, precum și porturile situate pe aceste canale.



1.3.1 Sectorul de activitate

Domeniul de activitate: "Activități anexe pentru transporturi" - cod CAEN 522.

Activitatea principală: "Activități de servicii anexe transporturilor pe apă" - cod CAEN 5222.

1.3.2 Obiectul de activitate

CN ACN SA, în conformitate cu Statutul aprobat inițial prin HG nr.519/1998, abrogat prin HG nr.599/2009 și actualizat prin hotărârea Adunării Generale a Acționarilor, are următoarele atribuții principale:

- întreținerea, repararea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval ce i-a fost concesionată;
- punerea la dispoziția tuturor utilizatorilor a acestei infrastructuri, în mod liber și nediscriminatoriu;
- urmărirea sau asigurarea, după caz, a furnizării serviciilor de siguranță în porturi;
- asigurarea în permanență a adâncimilor minime de navigație, precum și a adâncimilor minime în bazinele portuare și la dane;
- asigurarea semnalizării costiere și plutitoare necesare;
- ținerea evidenței muncitorilor portuari care efectuează muncă specifică în porturi;
- ducerea la îndeplinire, prin delegare de competență, a unor obligații ce revin statului român din acordurile și convențiile la care România este parte.

Navigația pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari se desfășoară conform Regulilor de navigație aprobate prin Ordinul nr. 426 din 28.03.2006, emis de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului..

În conformitate cu prevederile OG nr.22/1999, Ministerul Transporturilor, în calitate de reprezentant al acționarului majoritar, statul român, concesionează companiei infrastructura navală și portuară aparținând domeniului public al statului în baza unui contract de concesiune, aceasta având obligația de a plăti redevența contractuală.

Pe lângă activitatea principală desfășurată în scopul transportului de marfă sau persoane, există și activități secundare, cum ar fi cele de asigurare a apei pentru irigații, a apei necesare răcirii reactoarelor de la Centrala Nucleară Cernavodă, sursă de apă potabilă și chiar obiectiv turistic.

1.3.3 Personal

Modul de organizare a companiei, interdependențele între diferitele departamente, subordonările ierarhice și principalele responsabilități ale fiecărui departament sunt stabilite prin Regulamentul de Organizare și Funcționare, precum și în normele și procedurile de lucru specifice, conform Sistemului de Management Integrat.

Structura de personal, la data de 30.06.2019, prezintă următoarele particularități:

- muncitori calificați: 218 persoane; 21 maiștri; 103 ingineri; 61 economiști; 13 juriști, 14 alte specializări studii superioare;
- direct productivi 114 persoane, indirect productivi 196 persoane, personal TESA 120 persoane;
- personal cu vârstă peste 55 ani – 137 persoane; 45-55 ani – 149 persoane; sub 45 – 144 persoane;
- personal cu vechimea peste 20 ani - 115 persoane; între 10-20 ani - 81 persoane; sub 10 ani - 234 persoane.

Se constată un echilibru între tipologiile resursei umane în ceea ce privește nivelul de studii, vârsta și vechimea în companie.



La aceeași dată, structura personalului pe centrele de cost se prezenta astfel:

CERNAVODĂ	
ECLUZA CERNAVODĂ	28
SPC	25
TELECOMUNICAȚII	8
SERV. INFORMAȚIONAL TRAFIC	5
OVIDIU	
ECLUZA OVIDIU	25
PORTURI PAMN	3
MEDGIDIA	
PORT MEDGIDIA	4
TELECOMUNICAȚII	2
BASARABI	
PORT BASARABI	4
FRONT AȘTEPTARE DESFACERE/REFACERE CONVOAIE	5
TELECOMUNICAȚII	3
ECLUZA NĂVODARI	16
AGIGEA	
ECLUZA AGIGEA	29
TELECOMUNICAȚII	7
INDIRECT PRODUCTIVI	162
PERSONAL TESA SEDIU	120

1.3.4 Indicatori de performanță

1) Indicatori financiari

- Fluxul de numerar operațional calculat pe angajat
 $CFO = (RN + CHAMO) / nr. \text{ angajați}$
 CFO= reprezintă capacitatea potențială de finanțare viitoare a întreprinderii, de remunerare a investițiilor viitoare. Se mai numește și cash-flow de exploatare.
 RN= rezultatul net reprezintă profitul net după acoperirea pierderilor din anii precedenți, participarea salariaților la profit și distribuirea de dividende cuvenite acționarilor (MT și Fondul Proprietatea).
 CHAMO = cheltuiala cu amortizarea ajustată cu amortizarea imobilizărilor provenite din fonduri nerambursabile UE
- Marja profitului net = profitabilitatea activității dintr-o perioadă
 $MPN = \text{PROFIT NET} / \text{CIFRA DE AFACERI} * 100$
- Lichiditatea curentă = activele circulante disponibile (stocuri, creanțe, investiții pe termen scurt, disponibilități bănești) / datorii curente
- Productivitatea zilnică a muncii
 $WZ = \text{cifra de afaceri} / \text{numărul mediu de zile lucrate într-un an} * \text{nr. mediu angajați.}$

2) Indicatori nefinanciari operaționali

- Realizarea investițiilor în infrastructură din surse proprii și atrase (UE și Buget de Stat)
- Creșterea gradului de siguranță a navigației pe CDMN și CPAMN. Menținerea numărului de accidente/evenimente de navigație din culpa CN ACN SA la „0”
- Îmbunătățirea calității serviciilor. Lipsa întreruperilor activității din cauze imputabile CN ACN SA . Asigurarea adâncimilor necesare navigației pe canal și în porturi.



1.4 Guvernanță și strategie

1.4.1 Strategia națională

Având în vedere principiile guvernanței corporative dezvoltate de către Organizația pentru Dezvoltare și Cooperare Economică, la nivel național, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare (în continuare, OUG nr. 109/2011) definește guvernanța corporativă a întreprinderilor publice ca fiind „ansamblul de reguli care guvernează sistemul de administrare și control în cadrul unei întreprinderi publice, raporturile dintre autoritatea publică tutelară și organele întreprinderii publice, dintre consiliul de administrație sau de supraveghere, directori sau directorat, acționari și alte persoane interesate”.

Aceste principii determină eficiența și eficacitatea mecanismelor de control adoptate cu scopul de a proteja și a armoniza interesele tuturor categoriilor de participanți la activitatea desfășurată de societate - acționari, administratori, directori, conducători ai diverselor structuri ale companiei, angajați și organizațiile care le reprezintă interesele, clienți și parteneri de afaceri, autorități centrale și locale etc.

Transportul naval derulat pe canalele navigabile este reglementat prin prevederile actelor normative emise de Guvern sau de autoritatea de stat competentă, precum și prin prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Transporturilor, care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

CN ACN SA aplică politica și strategia portuară și de căi navigabile, elaborată de către minister, coordonează activitățile care se desfășoară în porturi și pe căile navigabile și implementează programele de dezvoltare a infrastructurilor de transport naval.

În domeniul transportului naval se au în vedere următoarele strategii și documente principale:

- Master Planul General de Transport al României, aprobat prin HG nr. 666/2016¹;
- Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020²;
- Regulamentul (UE) NR. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE. Documentul are ca orizont de timp anul 2050³;
- Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 – stabilește un mecanism de finanțare și coridoarele rețelei centrale, de interes pentru noi fiind Coridorul Rin - Dunăre⁴;
- NAIADES II – Comunicarea Comisiei către parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare (COM(2013) 623 final din 10.09.2013. Documentul reprezintă strategia Uniunii Europene privind transportul pe căile navigabile interioare și are ca orizont de timp anul 2020⁵

¹ <http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>

² <http://www.fonduri-uc.ro/poim-2014>

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1316>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.htm



- SUERD - Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării (COM(2010) 715 final și SEC(2010) 1489 final din 08.10.2010) este un instrument comunitar de cooperare macro-regională destinat dezvoltării economice și sociale a macro-regiunii dunărene prin punerea în aplicare a politicii de coeziune a UE în corelare cu obiectivele Agendei Europa 2020. Strategia oferă un cadru integrator politicilor din diferite domenii pentru dezvoltarea durabilă a regiunii Dunării și a fost inițiată în 2008 de către România și Austria. SUERD este structurată pe patru piloni și 11 domenii de cooperare, printre care și transporturile (Aria prioritară Ia – Căi navigabile interioare). Strategia are ca orizont de timp anul 2020⁶.
- Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu economic unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (COM (2011) 144 final din 28.03.2011). Strategia are ca orizont de timp anul 2050⁷.
- EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii (COM(2010) 2020 final din 03.03.2010). Strategia este intersectorială și are ca orizont de timp anul 2020⁸.
- Directiva RIS – Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității, transpusă în legislația națională prin OMT nr. 1057/2007 privind armonizarea serviciilor de informații pe căile navigabile interioare (RIS) din România cu cele din Comunitatea Europeană.
- Maritime Single Window - Directiva Europeană 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 Octombrie 2010, privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE prevede că statele membre acceptă îndeplinirea formalităților de raportare în format electronic și transmiterea acestora printr-o Interfață Electronică Unică cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu la 1 iunie 2015 (articolul 5, alineatul 1), astfel că introducerea la nivel național a unei Interfețe Electronice Unice a devenit o acțiune prioritară pentru statele membre ale Uniunii Europene și, în consecință, pentru România. Directiva a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 162/2013 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile românești, cu modificările și completările ulterioare.

1.4.2 Strategiiile sectoriale

Strategia Companiei se pliază pe strategia Ministerului Transporturilor, care are ca obiectiv dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în vederea continuității activității.

Mandatul dat de acționarul principal este contractul de administrare încheiat în iulie 2019 cu membrii Consiliului de Administrare, în baza unui plan de administrare aprobat care dezvoltă cerințele din Scrisoarea de așteptări 2019-2023.

Așteptările statului ca acționar în întreprinderile publice vizează maximizarea profitului anual și realizarea unor obiective strategice precum: implementarea de programe sustenabile de investiții pe termen mediu și lung, valorificarea eficientă a oportunităților de afaceri, dezvoltarea activității de cercetare și inovare, dezvoltarea capitalului uman, transparență, etică și integritate, implementarea modelelor de bune practici de guvernare corporativă, competitivitate și dezvoltare durabilă.

1.4.3 Viziune și misiune

CN ACN SA urmărește consolidarea poziției de jucător strategic în cadrul transportului pe căile navigabile interioare, în condiții de eficiență economică și dezvoltare durabilă prin investiții fezabile, cu respectarea și implementarea strategiilor autorității publice tutelare și ale acționarilor.

⁶ <http://www.danube-region.eu/about/key-documents>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:RO:PDF>



- Model de excelență, integritate și transparență în activitate.

CN ACN SA este administratorul infrastructurii navale și portuare a canalelor navigabile, eficient din punct de vedere economic, cu o politică investițională coerentă și adecvată strategiilor acționarilor, îndeplinind standardele de calitate, mediu, sănătate, securitate în muncă și de siguranță prin excelență operațională și oferind facilități conexe care să conducă în final la maximizarea valorii pentru acționari, prin:

- Modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de transport naval și portuar;
- Asigurarea siguranței traficului.

Aceste deziderate sunt grupate în seturi de linii directoare asupra misiunii și obiectivelor societății, respectiv așteptări ale acționarului majoritar – Statul Român – prin Ministerul Transporturilor, precum și ale acționarului minoritar.

1.4.4 Obiective, priorități și planuri strategice

Obiectivele strategice pentru perioada 2019-2023

- 1) *Îmbunătățirea infrastructurii portuare și a canalelor navigabile, creșterea siguranței traficului*
În vederea atingerii acestui obiectiv, compania trebuie să implementeze programe de investiții și reparații / mentenanță și să asigure menținerea unui grad maxim de disponibilitate a echipamentelor, instalațiilor și sistemelor tehnologice și cu funcții de securitate, precum și menținerea unui nivel ridicat de pregătire profesională a personalului care operează infrastructură de transport naval și îmbunătățirea acestuia.
- 2) *Creșterea performanței operaționale și financiare a companiei*
În vederea atingerii acestui obiectiv, se impun în principal:
 - a) Asigurarea întreținerii și exploatării mijloacelor tehnice pentru o navigație în deplină siguranță pe canale pentru a satisface cerințele clienților;
 - b) Funcționarea în condiții de eficiență economică și profitabilitate cu îmbunătățirea indicatorilor privind performanțele financiare ale companiei; Luând în considerare caracterul particular al companiei, de prestator al unui serviciu public de interes național, rezultă că performanța companiei din perspectiva financiară este puternic dependentă de evoluțiile celorlalte perspective.

Cu toate acestea însă, compania trebuie să fie preocupată permanent de îmbunătățirea indicatorilor privind performanțele financiare și să opereze în condițiile unei bune profitabilități care să permită un flux net de trezorerie din exploatare pozitiv.

Împreună cu o planificare judicioasă a investițiilor, în limita fondurilor de investiții proprii sau atrase disponibile, se vor evita situații de lipsă de lichidități în momentul în care tranzitul pe canalele administrate este redus din motive legate de dinamica activității economice sau de condițiile meteorologice (secetă pe Dunăre, iarnă grea cu sloiuri de gheață pe Dunăre etc.).

CN ACN SA va aplica strategia celor mai mici costuri, având ca obiective reducerea costurilor de operare pentru a putea oferi tarife atractive, cu o marjă de profit rezonabilă, prin creșterea atractivității utilizării infrastructurii de canal în detrimentul altor tipuri de transport.

Alegerea acestei strategii este dictată de contextul în care, pe de-o parte, compania nu poate influența evoluția traficului de mărfuri – strâns legată de evoluția economiei românești și a celei europene și, pe de altă parte, compania administrează o infrastructură de transport aparținând Statului Român, sens în care are obligația să asigure un acces nediscriminatoriu operatorilor de transport la utilizarea acesteia.

Activitatea este îndreptată spre o îmbunătățire a gradului de utilizare a infrastructurii. Această strategie se bazează pe o curbă de experiență. CN ACN SA va putea să aplice o astfel de strategie deoarece deține un potențial tehnologic, de aprovizionare și logistic ridicat.

Acest aspect presupune investiții importante în echipamente (modernizarea infrastructurii existente), o politică comercială activă, care să permită atragerea unor noi potențiali clienți, dar și un control riguros al costurilor.



Compania nu are nevoie de capacități de marketing deosebite, aplicându-se un marketing de masă în încercarea de a atrage toate categoriile de utilizatori. Această strategie cere descoperirea și exploatarea tuturor surselor posibile de avantaj competitiv de cost.

3) Implementarea standardelor de bună practică în domeniul guvernancei corporative

Acționarii, prin Scrisoarea de așteptări, și-au manifestat interesul ca CN ACN SA să acționeze în continuare pentru implementarea principiilor guvernancei corporative, sens în care Consiliul de Administrație va urmări:

- Dezvoltarea Sistemului de control intern managerial în conformitate cu prevederile legale;
- Îmbunătățirea Sistemului de Management Integrat și recertificarea acestuia în raport cu referențialele ISO;
- Creșterea integrității instituționale prin includerea măsurilor de prevenire a corupției ca element al planurilor manageriale;
- Raportarea la termenele prestabilite a gradului de îndeplinire a indicatorilor de performanță.

Pe baza acestor perspective, obiectivele strategice și acțiunile necesare atingerii lor constituie esența strategiei de administrare, împreună constituind suportul necesar Componentei de Management de transformare a viziunii strategice în satisfacția și încrederea acționarilor, clienților și principalilor stakeholders (părți interesate), precum și a salariaților companiei.

Indicatorii de performanță sunt negociați cu acționarii și menționați în Actul Adițional la Contractele de mandat.

1.4.5 Analiza SWOT

	Favorabil pentru atingerea obiectivului	Advers pentru atingerea obiectivului
	Puncte tari	Puncte slabe
Factori interni	<p>Avantajul oferiții accesului la o infrastructură de transport modernă, ce permite scurtarea distanțelor de transport a unor categorii de mărfuri</p> <p>Legătură directă cu portul Constanța și beneficiile indirecte asociate dezvoltării portului Constanța</p> <p>Compania nu are angajate împrumuturi și nu beneficiază de credite bancare</p> <p>Lichidități ce pot permite companiei o stabilitate financiară pentru desfășurarea eficientă a activității, putând să-și mențină echilibrul financiar în următorii ani.</p> <p>Echipe moderne modernizate prin proiectul "Modernizare ecluze, Echipamente și instalații"</p>	<p>Grad relativ redus de utilizare a patrimonului (existența unor active neutilizate)</p> <p>Uzură morală și fizică a unor echipamente, combinată cu o fiabilitate scăzută a unor echipamente aflate în exploatare (spre exemplu, Feluza Năvodari)</p> <p>Reducerea alocațiilor bugetare pentru susținerea programelor de investiții</p> <p>Dependența ridicată de evoluția altor industrii (agricolă, metalurgică, construcții etc.) creează variabilitate (riscu afacerii) și ciclicitate</p> <p>Infrastructură uzată și nefinalizată în unele cazuri ce necesită resurse financiare consistente pentru finanțarea proiectelor de investiții (spre exemplu, malurile)</p>
	Oportunități	Amenințări



2 Politica comercială

2.1 Cerințe și ținte de profitabilitate

Pentru administrarea infrastructurii de transport naval, aparținând domeniului public al statului, în condiții de eficiență și eficacitate funcțională, este necesară o permanentă consultare între părțile interesate, utilizând un spectru larg de instrumente de control managerial.

Politica CN ACN SA este adecvată scopurilor propuse, corespunde naturii dimensiunilor, impactului asupra mediului, precum și gamei diversificate de riscuri asociate. Aceasta urmărește creșterea satisfacției clientului prin serviciile oferite, prevenirea poluării mediului, în condițiile unor procese stabile și performante.

Tipuri de marfă tranzitată

Produsele uzuale transportate pe canalele navigabile sunt produse vrac voluminoase, cum ar fi: minerale și materiale de construcții, cereale, produse chimice, produse petroliere.

Analizând marfa transportată în perioada 2017 – 2018, se poate observa că un mare factor/sursa care influențează veniturile canalelor navigabile este agricultura, veniturile rezultate reprezentând o parte importantă din veniturile generate de tranzitul de marfă.

Valorile sunt influențate de producția agricolă a României și de contractele de export a produselor agricole, întrucât produsele agricole care tranzitează canalul sunt destinate aproape în totalitate exportului.

Variația de la an la an a acestor exporturi este relativ mică, iar creșterea traficului naval al respectivelor mărfuri apare atunci când anul agricol este foarte bun (există pe piață un surplus de produse agricole față de prognoză).

2.2 Structura transportului pe canal:

Traficul pe categorii de marfă tranzitate pe Canal

Categorii de marfă - NST2007	2017	2018
Produse agricole, silvicultură, din pescuit	5989189,92	5764218,71
Cărbune, lignit, ștei, gaze naturale	649645,56	695325,72
Mînereuri metalifere, produse de minerit și exploatare de carieră	4581799,58	5179757,09
Produse alimentare, băuturi, tutun	175849,89	74488,45
Lemn	54	0
Cocs, produse rafinate din petrol	953740,92	992353,37
Produse chimice, cauciuc, mase plastice, comb.nuclear	571340,19	584251,03
Alte produse nemetalice: sticlă; ciment, var, ghips, produse construcții	323099,33	272845,68
Metale și produse din metal	428757,6	481096,62
Categorii de marfă - NST2007	2017	2018
Mașini și utilaje	36988,3	65610,79
Echipamente	61296,77	2209,81
Alte produse	683,49	10043
TRAFIC INTERN	6866014,21	7699975,29



TRAFIC EXTERN	6906430,34	6422225
TRAFIC TOTAL	13772445,55	14122200,27

Categorie marfă - Nume marfă	Tone 2017	Tone 2018
PRODUCTS OF AGRICULTURE	5.989.189,92	5.764.218,71
Germeți de grâu, cereal based prep. Food	8.984,04	0,00
Germeți de porumb, maize (corn) not seed	22.416,45	14.754,55
Gluten, wheat gluten	14.886,66	2.200,00
Grau, buckwheat	2.294.323,16	2.485.193,91
Malt, malt, whether or not roasted	8.629,56	0,00
Orz, barley	779.751,60	524.974,74
Pelete de porumb, maize pellets	7.017,46	0,00
Pelete sfeclă, beet pulp	7.546,78	0,00
Porumb, maize (corn)	1.876.890,58	1.791.032,21
Rapita, rapeseed	430.637,27	410.251,89
Semințe de floarea soarelui, sunfl. Seed	290.371,33	342.404,10
Soia, soya	94.061,49	74.718,71
Srot din cereale, cereal groats,meal,pellets	24.478,10	10.877,91
Șrot floarea soarelui, groats	27.654,48	37.415,13
Șrot rapiță, rape scrap	13.339,73	13.885,50
Șrot soia, soya meal	66.669,51	51.900,85
Triticale, triticales	5.384,09	2.466,52
Ulei de cocos, coconut oil	6.444,61	0,00
Ulei de palmier, palm oil	9.703,02	2.142,69
Coal and lignite, crude petr.,natural gas	649.645,56	695.325,72
Cărbuni, coals, other	649.645,56	695.325,72
Metal ores, mining products	4.581.799,58	5.179.757,09
Balastru, sand and gravel	2.586,00	19.771,00
Bauxită, aluminium ores	1.272.124,39	1.687.538,43
Colemanita, colemanit	48.694,66	36.830,13
Concentrat de cupru, copper ore	78.699,24	83.267,52
Fosfat, phosphate	584.816,06	592.858,29
Minereu de fier, ores, other	1.372.106,14	1.330.132,43
Categorie marfă - Nume marfă	2017	2018
Nisip, sand	860.689,00	1.013.686,00
Piatră, natural stone	0,00	14.243,00
Oxid de aluminiu, aluoxide	4.450,04	15.926,43
Sare vrac, boiler sand, salt	118.420,13	105.418,61
Zgură de furnal,slag, iron	239.213,92	280.085,25
Food products, beverages and tobacco	175.849,89	74.488,45
Alcool etilic, ethanol	0,00	0,00
Ddgs, furaj, residue	102.855,15	56.424,93
Mazare, pea dry	71.183,75	16.367,18
Tărâță, bran	1.810,99	1.696,34



Wood and products of wood	54,00	0,00
Parchet/lambriu lemn, plywood	54,00	0,00
Coke and refined petroleum products	953.740,92	992.353,37
Benzină, motor spirit, gasoline or petrol	4.689,65	11.586,99
Biodisel energie regenerabilă (>70% diesel)	3.511,41	8.347,49
Biodisel, biodiesel (<70% diesel)	40.013,89	56.130,49
Cocs petrol, petroleum coke	105.691,98	128.239,38
Cocs, coal cokes	44.963,10	105.372,31
Deșeuri petroliere, gas oil, diesel	1.101,07	0,00
Gpl, liquefied gas, flammable, n.o.s.	25.295,09	32.936,08
Motorină, gas oil, diesel fuel, heating oil	690.162,55	606.771,00
Păcură, tars, liquid	26.362,61	38.858,55
Ulei tehnic, lubricating oil	2.492,26	4.110,95
Chemicals, chemical products	571.340,19	584.251,03
Alcool, alcohols, nontoxic	0,00	0,00
Ammonium nitrate fertilizers	0,00	194.087,06
Benzen, benzene	24.835,38	27.037,93
Cauciuc mărunțit, rubber waste	6.690,42	9.040,50
Diamoniu fosfat, diammonium phosphate	35.553,67	39.930,09
Dicalcio fosfat, dicalcium phosphate	756,10	5.975,89
Fame, fatty acid		61.535,42
Fertilizator , fertilizer	127.776,49	0,00
Fosfat de amoniu, ammonium phosphate	5.951,41	1.100,00
Îngrășămintă chimice, artificial fertilizer	64.016,92	69.728,68
Monoamoniu fosfat, phos.min-ch.fertilizer	58.547,45	68.675,68
Nitrat (azotat) de amoniu, am. Nitrate	24.963,39	12.474,44
Nitrocalcar, calcium ammonium nitrate	0,00	5.340,17
Sulfat de amoniu, ammonium sulphate	2.508,79	1.195,56
Metil eter (mtbe), methyl ester	5.868,03	0,00
Sare de potasiu, potassium salts, natural	0,00	1.000,00
Uree lichidă, urea	8.091,66	14.030,76
Uree solidă, urea	205.780,48	73.098,85
Other nonmetallic mineral products	323.099,33	272.845,68
Bentonită, bentonite	50.262,03	40.307,28
Ciment, cement	4.118,86	4.504,86
Clinker, cement clinker	83.267,45	35.233,91
Criblură, marble garnule, grit	64.061,00	89.488,00
Diatomită, siliceous fossil meal,earth	8.517,93	0,00
Feldspat, felspar,leucite,nepheline,fluorsp	20.849,99	8.050,00
Gips, gypsum	46.955,00	46.207,00
Granit, granite rectangular cut	27.165,97	7.263,04
Magnezită, magnesite	0,00	0,00
Materiale construcții, constr. Material	0,00	0,00
Perlită, vermiculite,perlite,chlorite	9.925,29	29.729,11
Materiale construcții, constr. Material	0,00	0,00
Sticlă, glass,glassware	7.975,81	12.062,48
Tonsil, abrasive powder or grain	0,00	0,00



Basic metals, fabricated metal products	428.757,60	481.096,62
Bare de oțel, steel bars	0,00	5.985,80
Fier vechi, iron scrap	120.368,26	128.915,87
Foi tablă, sheet iron	124.017,25	141.779,35
Fontă, cast iron tube, pipe, hollow profile	0,00	0,00
Laminate, steel, Rolled	111.446,18	119.957,00
Role tablă, flat iron, steel	17.169,81	23.331,00
Sârme, wires	4.442,69	2.910,37
Șină cale ferată, rails	4.784,31	16.344,81
Sleberi, steel slabs	19.175,31	0,00
Structuri metalice, iron or steel structure	3.173,55	14.622,27
Tagle, billets	24.180,24	899,10
Țevi metalice, iron or steel tube, pipe fitting	0,00	16.350,69
Tunder, waste, non ferro metals	0,00	10.000,00
Machinery and equipment n.e.c.	36.988,30	65.610,79
Echipamente, force transm. Equipment	33.631,06	62.137,23
Piese - mecanice, machine parts	2.661,81	3.436,56
Utilaje, machinery	655,43	37,00
Equipment utiliz. In the transport	61.296,77	2.209,81
Containere de 20 goale, cont. 20ft empty	2.899,46	820,00
Containere de 20 pline, cont. 20ft loaded	47.592,32	0,00
Containere de 40 goale, cont. 40ft empty	2.904,64	1.389,81
Containere de 40 pline, cont. 40ft loaded	7.639,95	0,00
Containere, containers	260,40	0,00
Lichide inflamabile	0,00	10.043,15
Metil butil eter (mtbe), methyl-tert-butyl ether	0,00	10.043,15
Substanțe radioactive	683,49	0,00
Material radioactiv, radioactive material	683,49	0,00
TOTAL	13.772.445,55	14.122.200,42

În perioadele în care fluxurile de marfă scad (începutul sau sfârșitul anului) sau când există condiții meteorologice drastice (gheață sau ape mici la Dunăre), atât transportatorii, cât și administrația se confruntă cu probleme deosebit de dificile în ceea ce privește întreținerea construcției hidrotehnice, în încercarea de a menține infrastructura de transport naval în condiții funcționale.

2.3 Planuri de dezvoltare; priorități

Principalele planuri de dezvoltare și priorități ale companiei sunt următoarele:

- Îndeplinirea funcției de autoritate portuară și de căi navigabile interioare, așa cum a fost stabilită prin Statutul companiei;
- Organizarea unei contabilități adecvate, Protecția mediului și prevenirea poluării, deziderate impuse nu doar propriei organizații, ci în special altor părți implicate în procesele sale: riverani (localități, societăți), clienți, furnizori;
- Sănătatea și securitatea ocupațională a tuturor persoanelor aflate la locul de muncă;
- Conformarea cu cerințele legislative și alte cerințe aplicabile companiei;
- Modernizarea dirijării traficului și optimizarea acestuia în vederea menținerii unui preț de cost cât mai scăzut;



- Modernizarea sistemului de semnalizări de-a lungul celor două căi navigabile în vederea creșterii siguranței navigației;
- Pregătirea continuă a personalului în vederea adaptării la condițiile economiei de piață și oferirii unor servicii de calitate, prompte la nivel vest – european;
- Creșterea de la an la an a sumelor alocate pentru adoptarea unor măsuri și dotării cu aparatură performantă pe linia protecției mediului.

2.4 Finanțare și proiecte europene

Transportul de mărfuri și de pasageri pe cele două canale se realizează în condiții de maximă siguranță și cu un impact minim asupra mediului înconjurător, la acest fapt contribuind și investițiile realizate cu finanțare europeană nerambursabilă, dintre care amintim următoarele proiecte:

În perioada 2007 – 2013, strategia de dezvoltare a CN ACN S.A. s-a axat pe modernizarea infrastructurii șenalului navigabil, astfel încât să fie asigurată navigația în condiții de siguranță și în conformitate cu standardele europene.

În ceea ce privește siguranța navigației, au fost implementate măsuri legate de serviciile RIS și de semnalizare a căii navigabile. De asemenea, a fost implementat un sistem de monitorizare a calității apei în concordanță cu cerințele de mediu.

Obiectivele de mai sus au fost atinse prin finalizarea următoarelor proiecte:

- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Dunăre - Marea Neagră;
- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Poarta Albă - Midia Năvodari;
- Sistem de management al traficului de nave pe Canalul Dunăre - Marea Neagră și de informare asupra transportului pe ape interioare – RoRIS ACN ;
- Front de așteptare pentru desfacere/refacere convoaie la confluența canalelor navigabile Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari;
- Modernizarea sistemului de gospodărire calitativă a apei din canalele navigabile, prin montarea de stații automate de monitorizare a calității apei;
- Modernizare ecluze. Echipamente și instalații (Faza 1).

Colaborarea transfrontalieră între administrațiile de cale navigabile de-a lungul Dunării, responsabile cu întreținerea șenalului navigabil, a fost materializată într-un parteneriat în cadrul proiectelor:

- Network of Danube Waterway Administrations - NEWADA;
- Network of Danube Waterway Administrations – data and user orientation- NEWADA duo.

Scopul principal al proiectelor NEWADA și NEWADA duo a fost acela de a armoniza și a aduce la același standard serviciile oferite utilizatorilor de către administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării, în special în domeniul hidrologiei, hidrografiei și întreținerii căii navigabile.

În perioada 2009-2012, proiectul NEWADA (Network of Danube Waterway Administrations) a avut ca scop dezvoltarea unui parteneriat transnațional în domenii de importanță strategică pentru întreținerea căii navigabile. Rezultatul final al proiectului l-a constituit portalul DANUBE FIS PORTAL, destinat utilizatorilor de cale navigabilă, cuprinzând principalele informații necesare desfășurării activității lor. Pentru a facilita accesul navigatorilor la portal, au fost realizate 10 puncte de acces (hotspot-uri), în principalele locații propuse de fiecare administrație.

În continuare, între anii 2012 – 2014, proiectul NEWADA duo (Network of Danube Waterway Administrations – data and user orientation) a fost orientat către o abordare integrată în realizarea managementului căii navigabile, într-un cadru coordonat la nivel regional. Stabilirea unor indicatori de performanță pentru fiecare domeniu de activitate legat de întreținerea căii navigabile și monitorizarea ulterioară a acestora în scopul atingerii țintelor propuse pentru creșterea calității



serviciilor oferite a fost unul din obiectivele acestui proiect. Au fost determinate nivele minime de calitate pentru fiecare indicator identificat, precum și nivelul de disponibilitate al acestor date.

Indicatorii de performanță monitorizați în vederea îmbunătățirii infrastructurii căii navigabile sunt:

- Parametrii minimi ai căii navigabile (lățime/adâncime)
- Măsuratori hidrografice ale albiei căii navigabile
- Date privind nivelul apei
- Semnalizarea șenalului navigabil
- Gradul de disponibilitate al ecluzelor
- Informații despre nivelele de apă și prognoze ale acestora
- Informații despre adâncimile șenalului navigabil
- Informații despre semnalizarea șenalului navigabil
- Informații meteorologice.

Pentru perioada de programare 2014 - 2020, compania a demarat elaborarea studiilor de fezabilitate și a documentațiilor tehnice necesare pentru pregătirea proiectelor incluse în Master Planul General de Transport al României, care vor fi finanțate din fonduri externe nerambursabile provenite de la Uniunea Europeană, prin Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM), în perioada 2014 - 2020. Totodată, pentru această perioadă, compania derulează Faza 2 a proiectului major „Modernizare ecluze. Echipamente și instalații”, finanțat prin POIM 2014 - 2020.

2.4.1 Continuarea modernizării infrastructurii căii navigabile

Obiectivele referitoare la continuarea modernizării infrastructurii căii navigabile au în vedere derularea în continuare a *proiectului Modernizare ecluze. Echipamente și instalații – Faza 2.*

- Proiectare și execuție lucrări: 2016 – 2019
- Perioada de notificare a defectelor: 2019 – 2021.

În această fază, se modernizează și reabilitează următoarele obiective:

- Ecluza Agigea – un fir de navigație (respectiv ecluza 1 – mal stâng CDMN,
- Ecluza Cernavodă – un fir de navigație (respectiv ecluza 1- mal stâng CDMN),
- Ecluza Ovidiu – un fir de navigație (respectiv ecluza 2 – mal drept CPAMN),
- Galerii Ape Mari Ecluza Ovidiu,
- Galerii Ape Mari Ecluza Năvodari,
- Stația de Pompare Complexă Cernavodă - km 4 CDMN,
- Stații de pompare pentru apărare localități : Saligny, Mircea Vodă , Faclia.

Modernizarea canalelor navigabile ale Dunării, Canal Dunăre – Marea Neagră și Canal Poarta Albă-Midia, Năvodari, în vederea creșterii siguranței navigației

Proiectul se va implementa în două etape:

ETAPA 1- studiu de fezabilitate

Studiul de fezabilitate are în vedere identificarea soluțiilor tehnice pentru creșterea siguranței navigației, asigurarea stabilității versanților și malurilor canalelor, posibilitatea creșterii vitezei de navigație pe canalele navigabile (fără a periclita malurile secțiunii udate, a pereului din piatră brută).

Durata elaborare studiu fezabilitate: 9 luni

Stadiu: în pregătire cerere de finanțare pentru ETAPA I elaborare studiu fezabilitate

Perioada estimată implementare ETAPAI : 2020

ETAPA 2- executarea lucrărilor (proiectare și execuție)

FINANTARE DIN CEF I (CONECTING EUROPE FACILITY) - ultimul apel de proiecte sau din CEF II



Valoare estimată (așa cum este cuprinsă în Masterplanul General de Transport al României): studiul de fezabilitate elaborat în ETAPA 1 va stabili exact valoarea lucrărilor ce trebuie executate. Durata estimată execuție lucrări : 4 ani (2020-2023)

Activitățile principale în cadrul întregului proiect vizează reabilitarea/modernizarea:

- Echipamentelor tehnologice de bază ale ecluzelor
- Instalațiilor auxiliare ale ecluzelor
- Instalațiilor și echipamentelor pentru siguranța ecluzelor și a navigației.

Retehnologizare ecluză Năvodari în vederea creșterii siguranței navigației

Proiectul se va implementa în doua etape:

ETAPA 1 - studiu de fezabilitate

Studiul de fezabilitate are în vedere identificarea soluțiilor tehnice pentru reabilitarea echipamentului tehnologic de bază al ecluzei Năvodari, reabilitarea și modernizarea instalațiilor auxiliare ce servesc echipamentului de bază al acestei ecluze.

Durată elaborare studiu de fezabilitate: 12 luni

Perioada estimată implementare ETAPA 1: 2020

Stadiu: în curs de pregătire cerere de finanțare pentru ETAPA 1- elaborare studiu fezabilitate

ETAPA 2 - executarea lucrărilor (proiectare și execuție)

FINANȚARE DIN POIM 2014-2020

Studiul de fezabilitate elaborat în ETAPA 1 va stabili exact valoarea lucrărilor ce trebuie executate.

Durata estimată execuție lucrări: 4 ani (2020-2023).

2.4.2 Modernizarea infrastructurii portuare și extinderea capacității de operare a porturilor

Proiect: „Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Luminița”

Perioada de proiectare și execuție a lucrărilor: 24 luni

Proiectul are în vedere extinderea capacității de operare a portului, prin execuția a 4 dane noi, respectiv cheu de operare în lungime de 480 m, a unei platforme de operare de 27.000 mp., modernizarea drumurilor de acces spre port, reabilitarea danelor și fronturilor de așteptare existente, asigurarea adâncimilor de navigație în șenal și în acvatoriul portuar, consolidarea și betonarea întregii suprafețe portuare, executarea împrejmuirii și securizarea incintei portuare, executarea unei clădiri administrative, asigurarea utilităților (apa și energie), atât la dane, cât și în incinta portuară.

Stadiu: în curs de avizare proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici. Ulterior emiterii respectivei hotărâri, se va proceda la depunerea cererii de finanțare pentru executarea lucrărilor

Perioada estimată implementare proiect: 2020-2022.

Proiect : „Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Medgidia”

Perioada de proiectare și execuție a lucrărilor: 24 luni

Proiectul are în vedere finalizarea a 3 dane de operare și a cheului aferent acestora; reabilitarea platformelor portuare existente, reabilitarea sistemului de legare nave și protecție cu apărotori de cheu a tuturor danelor din port; modernizarea și consolidarea fronturilor de acostare tip Duc Dalbi de la intrarea în port, reabilitarea căilor de acces, cheurilor, platformelor portuare, securizarea incintei portuare, asigurarea utilităților în port și la dane, reabilitarea clădirii administrative.

Stadiu: în curs de avizare proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici. Ulterior emiterii respectivei hotărâri, se va proceda la depunerea cererii de finanțare pentru executarea lucrărilor

Perioada estimată implementare proiect: 2020-2022.

Proiect : „Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Ovidiu”

Perioada de proiectare și execuție a lucrărilor: 30 luni



Proiectul are în vedere realizarea următoarelor lucrări:

Mal drept: modernizare dane existente și refacere sistem protecție cu apărători de cheu, betonare platforme existente, modernizare drumuri acces, clădire administrativă, securizare port, asigurare utilități în port și la dane, rețea canalizare, stație epurare

Mal stâng: executare 3 dane, respectiv un cheu vertical de 360 m, amenajare platformă portuară în spatele cheului vertical, asigurare utilități (apa, energie), atât în zona portuară, cât și la dane, clădire administrativă, canalizare, securizare incintă portuară.

Stadiu: în curs de avizare proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici. Ulterior emiterii respectivei hotărâri, se va proceda la depunerea cererii de finanțare pentru executarea lucrărilor

Perioada estimată implementare proiect: 2020-2022.

2.4.3 Consolidarea relațiilor de colaborare dintre administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării

În contextul cooperării inițiate în ultimii ani între administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării, CN ACN S.A. participă în calitate de partener la:

- Harmonized Realization of the Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan - FAIRway Danube;
- Smart, Integrated and Harmonised Waterway Management - Danube STREAM.

Pe o perioadă de 5 ani, respectiv între anii 2015 - 2020, *proiectul FAIRway Danube* este implementat de 8 parteneri din 6 țări riverane Dunării, în principal administrații de cale navigabilă responsabile cu întreținerea șenalului navigabil al Dunării.

Partenerii de proiect sunt:

- Ministerul Transporturilor, Inovației și Tehnologiei și via donau-Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (viadonau);
- Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Regionale din Slovacia și Compania de administrare a Apelor din Slovacia (SVP);
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) și Direcția Generală pentru Gospodărirea Apelor (OVF);
- Ministrul Transporturilor și Infrastructurii din Croația- Agenția pentru căi navigabile interioare (AVP);
- Agenția Executivă pentru întreținerea și exploatarea fluviului Dunărea (EAEMDR);
- Administrația Fluvială a Dunării de Jos RA Galați (AFDJ).

Obiectivul principal al proiectului îl constituie implementarea Masterplanului de reabilitare și întreținere a șenalului navigabil al Dunării și afluenții săi, aprobat în 2014 de către ministerele de resort din țările riverane Dunării și care vizează atingerea unui stadiu bun de navigație pe întreaga durată a anului, prin asigurarea unor condiții minime de servicii.

Activitățile din cadrul proiectului presupun:

- Accelerarea măsurilor în vederea eliminării punctelor critice identificate de-a lungul sectorului Dunării între Austria și România;
- Procurarea echipamentelor necesare pentru realizarea activităților pilot legate de serviciile hidrologice din cele 5 țări vizate (Slovacia, Ungaria, Croația, Bulgaria, România);
- Coordonarea elaborării planurilor naționale pentru implementarea Masterplanului cu accent pe implementarea măsurilor;
- Abordări inovative, cum ar fi: conceptul pentru monitorizarea foto-aeriană a căii navigabile pe sectorul unghuresc al Dunării; studiu pentru determinarea vitezei optime de navigație pe canalul Dunărea Marea Neagră pentru diferite tipuri de convoaie și secțiuni caracteristice ale canalului; dezvoltarea și implementarea unei metodologii de calcul a nivelului minim de navigație pe zona Dunării de jos.



În cadrul proiectului, CN ACN SA va achiziționa o sondă portabilă single beam pentru realizarea măsurătorilor hidrografice în zonele cu adâncime redusă, va moderniza și extinde sistemul de măsură nivele apă și va realiza un studiu pentru determinarea vitezei optime de navigație pe canalul Dunăre Marea Neagră.

Proiectul Danube STREAM (2017-2019) este o continuare a succesului colaborării dintre administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării, așa cum au fost ele realizate în cadrul proiectelor NEWADA și NEWADA duo, cu accent pe inițierea unor dialoguri la nivel național și internațional între administrațiile de cale navigabilă și instituțiile responsabile cu protecția habitatului natural al Dunării, precum creșterea vizibilității activităților de cooperare.

Partenerii de proiect sunt:

- via donau-Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (viadonau);
- Compania de administrare a Apelor din Slovacia (SVP);
- Compania pentru Gospodărirea Apelor din Ungaria (OVF);
- Hungarian National Association of Radio Distress-Signalling and Infocommunications (RSOE)
- Agenția pentru căi navigabile interioare din Croatia (AVP);
- Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Infrastructurii- Agenția pentru căi navigabile interioare(Plovput)
- Agenția Executivă pentru întreținerea și exploatarea fluviului Dunărea (EAEMDR);
- Administrația Fluvială a Dunării de Jos RA Galați (AFDJ).

Upgradarea DANUBE FISPORTAL cu o nouă versiune a hărții electronice de navigație, realizarea unei aplicații software pentru evidența gradului de ocupare al danelor de-a lungul Dunării și canalelor navigabile, actualizarea catalogului RIS index, a acordurilor de colaborare între administrațiile de cale navigabilă, precum și organizarea de seminarii naționale sunt câteva din acțiunile ce vor fi întreprinse pe perioada implementării proiectului Danube STREAM.

Buget proiect: 2.108.661,42 euro din care:

Buget CN ACN SA: 158.811,42 euro din care:

Finanțare UE: 134.989,70 euro

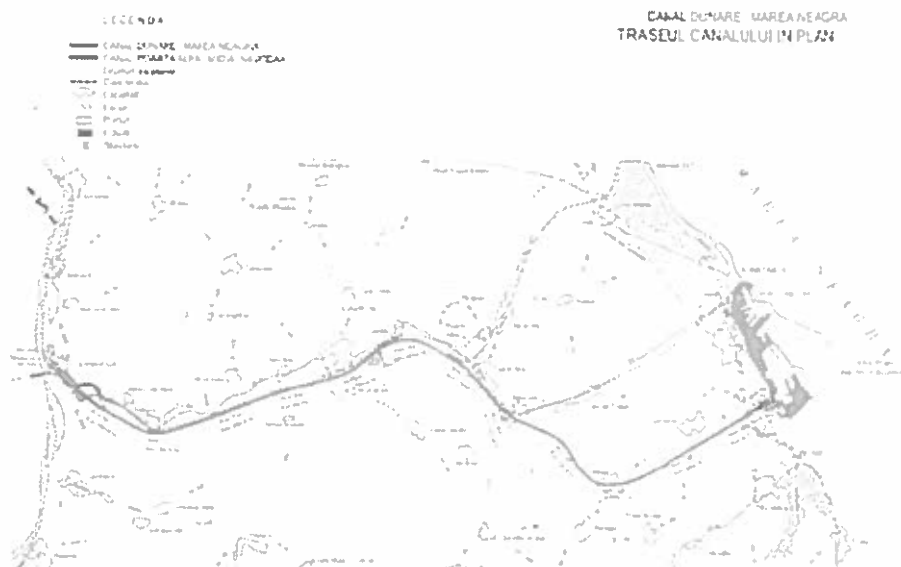
Co-finanțare națională : 20.645,49 euro

Co-finanțare proprie: 3.176,23 euro.



3 Resursele CN ACN SA

3.1 Descrierea generală a ansamblului, principii de funcționare



Canalul Dunăre – Marea Neagră reprezintă o verigă deosebit de importantă a Sistemului Dunărean de Navigație, prin care fluviul este racordat la un port maritim de primă mărime: Constanța Sud, în care au acces și unde pot opera cele mai mari nave care tranzitează Suezul și Bosforul.

Prestațiile de tranzitare a navelor pe canalele navigabile se realizează în mod liber și nediscriminatoriu, pentru toate navele și convoaiele, agenturate de către societăți de agenturare autorizate, conform legislației naționale în vigoare.

CN ACN SA administrează două canale navigabile, respectiv Canalul Dunăre - Marea Neagră, investiție finalizată în 1984 și Canalul Poartă Albă - Midia Năvodari, finalizat în anul 1987, patru ecluze (Cernavodă, Agigea, Ovidiu și Năvodari) și patru porturi (Basarabi, Medgidia, Ovidiu și Luminița).

În anul 2008, prin Hotărârea Guvernului nr. 487 s-a aprobat transmiterea obiectivului de investiții "Amenajarea râului Argeș pentru apărarea împotriva inundațiilor, irigații și alte folosințe" - inclusiv lucrările de construcții-montaj executate, din administrarea Administrației Naționale "Apele Române", care funcționează în coordonarea Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile, la Ministerul Transporturilor, prin Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" - S.A. Constanța, care funcționează sub autoritatea acestuia. Aceasta are regim juridic "investiție în continuare", neexistând finanțare pentru finalizarea proiectului.

Canalul Dunăre-Marea Neagră este parte integrantă a Coridorului de transport VII Pan-European, apreciindu-se că această infrastructură reprezintă un obiectiv economic care evidențiază întregul Sistem Trans-European de căi navigabile Rhin-Main-Dunăre, scurtând cu 400 de km ruta mărfurilor de la Marea Neagră la porturile dunărene din centrul Europei, iar pentru marfa provenind din Australia și Extremul Orient pentru Europa Centrală, cu circa 4.000 km, față de rute alternative (Canal Suez – Marea Nordului).





Canalul Dunăre – Marea Neagră se înscrie în cea mai înaltă clasă internațională pentru construcții de acest gen, clasa a șasea de canale interioare, în conformitate cu standardele CEE, ONU (64,5 km), iar Canalul Poartă Albă - Midia Năvodari, care are o lungime mai mică, de 27,5 km, se înscrie în clasa a cincea de canale interioare.

Exploatarea de peste 35 ani a Canalului Dunăre-Marea Neagră s-a realizat simultan, pe ambele sensuri de navigație, a mărfurilor și călătorilor, cu nave fluviale, fluvio-maritime propulsate, ambarcațiuni mici și nave fără propulsie, în formație de convoi împins sau cuplu și tranzitarea oricărui tip de marfă, fără restricții deosebite (spre exemplu, minereuri feroase și neferoase, cărbune, lămate, îngrășăminte chimice, produse petroliere, cereale etc.).

Capacitatea maximă permisă tranzitului este pentru navele fluvio-maritime autopropulsate de până la 5.000 tdw, având o lungime de până la 138 metri, o lățime de 16,8 metri și un pescaj de 5,5 metri. De asemenea, pe canal pot circula simultan, în ambele sensuri, convoaie de 6 barje, având în total până la 18.000 tone, cu o lungime maximă a convoiului de 296 metri, o lățime de 22,8 metri și un pescaj de 3,8 metri.

Pe Canalul Dunăre -Marea Neagră există două ecluze "gemene", care permit accesul navelor în pofida diferențelor de nivel (Ecluza Cernavodă și Ecluza Agigea) și 2 porturi (Medgidia și Basarabi).

Canalul Poartă Albă – Midia Năvodari asigură legătura portului maritim Midia cu Dunărea, se desprinde din Canalul Dunăre-Marea Neagră în dreptul localității Poarta Albă, unde s-a construit un Front de acostare nave și este prevăzut cu 2 ecluze (Ecluza Ovidiu și Ecluza Năvodari), pe acesta situându-se 2 porturi (Ovidiu și Luminița).

În zona canalului Dunăre – Marea Neagră și a canalului Poarta Albă – Midia Năvodari sunt amplasate porturi care permit operarea navelor și depozitarea temporară a mărfurilor.

Facilitățile de operare și depozitare mărfuri pe canalul Dunăre – Marea Neagră sunt asigurate prin intermediul porturilor Basarabi și Medgidia.

Încă de la darea în funcțiune, traficul pe cele două canale navigabile a fost influențat de situația economică a României și a țărilor riverane Dunării, precum și de evenimentele socio - politice din regiunea Dunării.

Astfel, s-au înregistrat scăderi ale traficului ca urmare a evenimentelor din Iugoslavia, în anul 2002, precum și a influenței crizei economice mondiale în 2009, dar, cu toate acestea, analizând perioada din anul 2000 și până în prezent, situațiile statistice au avut o constantă, și anume creșterea permanentă a traficului țărilor riverane Dunării.



Este evidentă însă modificarea structurii transportului de marfuri pe canalele navigabile. Comparând traficul anului 2005 – cel mai bun an din istoria canalelor, când traficul intern de marfă reprezentă 78% din total, iar cel extern 22%, în prezent traficul intern pe canalele navigabile a fost depășit ca volum de marfă și capacitate tranzitată de traficul extern.

În anul 1992, când a fost finalizat Canalul Main - Dunăre, între localitățile Bamberg și Kelheim, denumit și Canalul Europa, s-a realizat legătura între rețeaua căilor navigabile din Europa de Vest, a cărei axă principală este Rinul, cu cea din Europa Centrală și de Sud-Est axată pe Dunăre.

În acest mod, s-a format Magistrala Transeuropeană de Navigație Rin – Dunăre, care străbate în diagonală întregul continent. Această arteră transeuropeană conectează între ele rețelele de căi navigabile din 13 țări.

Cele 2 canale, Dunăre – Marea Neagră și Rin – Main – Dunăre, formează un ansamblu interdependent al „Arterei navigabile a Dunării”. Prin realizarea acestor 2 canale se face legătura între portul Rotterdam de la Marea Nordului și portul Constanța de la Marea Neagră. Artera navigabilă a Dunării face posibilă conectarea acestei zone cu alte organisme de cooperare economică regională, spre exemplu zona Mării Negre și zona Mării Mediterane.

Se poate afirma că realizarea canalelor Dunăre – Marea Neagră și Rin – Main – Dunăre - „Artera navigabilă a Dunării” a devenit un ansamblu interdependent al cărui impact depășește limitele țărilor riverane, înscriindu-se ca un factor strategic la nivel european și chiar mondial.

Pentru relațiile economice ale României, dar și ale țărilor din Europa Centrală cu cele din zona Golfului, Africa de Est, Asia de Sud și Sud-Est, Extremul Orient și Australia, portul Constanța are o situație deosebit de favorabilă.

Ruta de transport pentru direcțiile menționate, dar și pentru porturile turcești de la Marea Neagră sau cele ale țărilor Caucaziene, este mai scurtă cu peste 400 km decât cea existentă pe la gurile Dunării (Sulina).

În plus, mărfurile din Australia și Extremul Orient pentru Europa Centrală își scurtează drumul, folosind această rută, cu circa 4000 Km față de ruta Canalul Suez – Marea Nordului.

3.2 Ecluze

În zona canalului Dunăre – Marea Neagră și a canalului Poarta Albă – Midia Năvodari sunt amplasate 4 ecluze.

Pe Canalul Dunăre – Marea Neagră sunt amplasate 2 ecluze:

Ecluza Agigea este situată la intrarea în Canalul Dunăre Marea Neagră față de portul Constanța Sud (km 1.9), în apropiere de sediul Administrației Centrale a CN ACN SA.

Caracteristicile tehnice sunt:

- lungime – 310 m
- lățime – 25 m
- adâncime – 7.5 m
- timpul aproximativ – 12 min.
- număr angajați- 29.

Ecluza Cernavodă este amplasată la km 60.3 pe canalul Dunăre Marea Neagră, în apropierea joncțiunii cu fluviul Dunărea.

Caracteristicile tehnice sunt:

- lungime – 300 m
- lățime – 25 m
- adâncime – 7.5 m
- timpul aproximativ – 0-8 min.
- număr angajați - 28.



Pe Canalul Poarta Alba - Midia Năvodari sunt amplasate 2 ecluze:

Ecluza Năvodari este situată pe brațul Nord la 1.5 km lângă portul Midia.

Poziția ecluzei este strategică, ea fiind situată la sfârșitul canalului, unind fluviul Dunărea cu portul Midia, unde se află cea mai mare rafinărie din Estul Europei.

Caracteristicile tehnice sunt:

- lungime – 145 m
- lățime – 12.5 m
- adâncime – 6.5 m
- timpul aproximativ – 5 min.
- număr angajați - 18.

Ecluza Ovidiu este situată pe Brațul Nordic, la km 11.5 față de portul Midia al Mării Negre.

Caracteristicile tehnice sunt:

- lungime – 145 m
- lățime – 12.5 m
- adâncime – 4,25 m
- timpul aproximativ – 7 min.
- număr angajați - 25.

În general, o ecluză asigură trecerea între două cursuri de apă de niveluri diferite. Funcționarea unei ecluze va avea întotdeauna ca și efect secundar transferul de apă din zona cu nivel mai ridicat în zona cu nivel mai scăzut.

Ecluzele Agigea, Ovidiu și Năvodari au întotdeauna nivel mai ridicat în amonte, ceea ce duce ca la fiecare operațiune de ecluzare un anumit volum de apă din canal să se piardă. În cazul ecluzei Cernavodă există următoarea situație: când nivelul Dunării la Cernavodă este peste cel din canal, operațiunile de ecluzare generează un plus de apă în canal, iar când nivelul Dunării este sub nivelul apei din canal, operațiunile de ecluzare duc la pierdere de apă din canal în favoarea fluviului.

Ținând cont că singura sursă viabilă de alimentare cu apă a canalului este Dunărea, putem concluziona că atunci când fluviul are nivelul peste cel al canalului, apa este adusă gravitațional sau prin sifonare, iar când nivelul Dunării este sub cel al canalului, alimentarea cu apă se face cu consum de energie electrică, prin pompare, utilizând Stația de Pompare Cernavodă.

În concluzie, în funcție de nivelul apei din fluviul Dunărea, consumul de energie pentru companie poate varia.

3.3 Portul Basarabi

Portul Basarabi este amplasat la km 25, pe malul drept al Canalului Dunărea - Marea Neagră, în amonte de nodul hidrotehnic Agigea. Suprafața bazinului portuar este de 14 ha, iar cea a platformelor portuare de 9 ha.

- Număr angajați: 5
- Număr angajați - front de așteptare: 5

Portul este prevăzut cu:

- gară fluvială
- magazie de marfuri generale
- anexă socială
- dane de operare.

Caracteristici tehnico – funcționale ale portului:

- adâncimea bazinului: 7 m
- pescajul maxim: 5,5 m.



Accesul în zona portului

Portul Basarabi are acces rutier din DN 22 C în amonte, care se continuă pe latura exterioară până la limita portului comercial și un alt acces din drumul aflat în lungul canalului, la limita aval a bazinului.

Acesta este situat la mai puțin de 6 km de autostrada A2 și nu dispune de racord feroviar.

3.3.1 Situația tehnică a Portului Basarabi

Numarul total al danelor - 12, din care:

- 6 dane operative aflate în administrarea CN ACN SA, în lungime de 751 m;
- 5 dane aflate în administrarea CN APM SA Constanța, în lungime totală de 525 m;
- 1 dană pasageri, în lungime de 150 m.

Suprafața aferentă platformelor cu destinația de operare – depozitare din dreptul danelor, aflate în administrarea CN ACN SA, este de 13.000 mp.

- Suprafața magaziei de marfuri generale este de 1.441,80 mp.
- Gara fluvială are o suprafață construită desfășurată de 1.328,19 mp.

Portul dispune de dane de așteptare și desfăcere/refacere convoaie, situate în amonte de gura de intrare în port, în lungime de 300 m. La aceste dane se desfășoară numai operațiuni tehnice, iar nu și operațiuni de încărcare/descărcare. De-a lungul timpului, din cauza manevrelor de întoarcere sau acostare, construcțiile acestor fronturi au fost avariate, respectiv Duc Dalbi 3 și 6 și pasarelele aferente.

Platformele și fronturile de acostare aferente fundului bazinului și danelor proiectate ca dane de amarare nave (danele 9, 10 și 11) sunt în prezent incluse în Zona Liberă Basarabi, administrată de C.N. APM SA Constanța.

După 35 ani de exploatare, cheurile nu au suferit deteriorări însemnate, deplasări sau tasări mai mari decât cele admise.

Platformele din dreptul danei 1 până la dana 3 sunt betonate. Celelalte platforme din dreptul danelor de operare sunt din piatră spartă și pământ.

Drumul tehnologic este din beton în dreptul danelor 1 – 3, piatră spartă în dreptul danelor 4 - 6 și 9 – 12, și asigură accesul în incinta portului.

3.3.2 Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare și a clădirilor

Cheurile și platformele aferente din portul Basarabi se află în administrarea C.N. ACN S.A. Fac excepție platforma betonată din dreptul danelor 1 – 3, aflată în proprietatea societății ECOTEC HEALTH PROTECTION SRL și cele aflate în administrarea CN APM SA Constanța (Zona Liberă Basarabi).

Terenul pe care se află platformele portuare și drumurile de acces reprezintă domeniul public al statului, dat în administrare C.N. ACN S.A. în baza Contractului de concesiune nr.LO/1533/08.04.2008 și se află înscris în Cartea funciară, exceptând Zona Liberă Basarabi.

Gara fluvială, magazia de marfuri generale, anexa socială și centrala termică sunt incluse în domeniul privat al CN ACN SA.

Magazia de marfuri generale, în suprafață de 1441,80 mp, este formată din 2 corpuri:

- 741,80 mp se află în patrimoniul privat al CN ACN SA,
- 700 mp se află în proprietatea societății ECOTEC HEALTH PROTECTION SRL.

Anexa socială Basarabi este o clădire P+1, cu suprafața desfășurată de 284,99 mp.

Centrala termică Basarabi are o suprafață de 106 mp.



3.3.3 Activitatea de operare

Prin destinația traficului pentru care a fost proiectat, portul Basarabi urma să fie un port comercial, prin alimentarea zonei Basarabi cu diferite produse, în special produse balastiere.

În baza studiilor de trafic efectuate de proiectantul general IPTANA, rezultă că portul Basarabi urma să realizeze pe etape, traficul fiind proiectat astfel:

ANUL	1985	1990	1995	2000
TRAFIC PORT BASARABI (tone)	442.000	497.000	582.000	667.000

Traficul de marfă realizat în perioada 2011 – 31.08.2019, se prezintă astfel:

INDICATOR	UM	realizat 2011	realizat 2012	realizat 2013	realizat 2014	realizat 2015	realizat 2016	realizat 2017	realizat 2018	realizat 01.01 – 31.08.2019
TRAFIC PORT BASARABI	mii tone	1719	726	460	466	539	538	554	585	441
Trafic maritim	mii tone	18	17	135	95	13	0	0	0	0
fier vechi	mii tone	18	17	135	95	13	0	0	0	0
Trafic fluvial	mii tone	1701	709	325	371	526	538	554	585	441
prod. min. brute	mii tone	1701	709	325	327	490	478	470	524	430
fier vechi	mii tone	0	0	0	44	7	0	0	0	0
cereale	mii tone	0	0	0	0	29	60	84	61	11

Gradul de ocupare al platformelor din portul Basarabi este de 100 %.

Port	Suprafața totală platforme mp	Suprafața platformă închiriată mp	Suprafața platformă disponibilă mp	% Suprafața închiriată
Basarabi	13.027,00	13.027,00	-	100

3.3.4 Modul de operare la cheu și pe platforme

Cheurile danelor operaționale 1 - 3 ale portului Basarabi au fost dimensionate pentru a prelua prin căile de rulare sarcinile transmise de macarale de cheu de 5 tf x 32 m și de 16 tf x 32 m.

Această zonă proiectată ca fiind zona comercială a portului a fost prevăzută cu o macara de cheu de 5 tf x 32m și o macara de 16 tf x 32 m, care au deservit platforma portuară aferentă danelor 1 – 3, deținută până în decembrie 2015 de societatea AMBER PORT OPERATION SRL. În decursul anului 2013, operatorul economic a desființat cele două macarale de cheu cu o deschidere a brațului de 32 m.

În prezent, operatorii economici utilizează macarale mobile, a căror deschidere este maxim 16 m.

La cheurile verticale aferente danelor 1 – 3, lățimea zonei de operare este de 15 m, măsurată de la muchia coronamentului cheului dinspre apă.



Pe zona de operare sarcina maximă admisă este de 4 tone/mp.

În continuarea zonei de operare, se află zona de depozitare, unde sarcina maximă admisă este cuprinsă între 4 t/m² și 10 t/m², în funcție de distanța de la cheu și de tipul de marfă.

Prin proiectare, danele 4 – 6 și danele 9 – 12 au fost considerate dane de armare nave, care urmau să deservescă șantierul naval ce se intenționa să se înființeze pe platforma din dreptul danelor 7 și 8. În realitate, urmare a solicitărilor din partea operatorilor economici, platformele portuare din dreptul acestor dane au fost transformate în dane operative. Lățimea platformei de maxim 30 m nu permite să se respecte cei 15 m de operare, măsurați de la muchia coronamentului cheului dinspre apă. Astfel, s-a considerat zona de operare de 4 m, măsurați de la muchia coronamentului cheului dinspre apă, ca fiind zonă de siguranță pe care stau utilajele utilizate la operare.

3.4 Portul Medgidia

Portul Medgidia este amplasat la km 37,5, pe malul drept al Canalului Dunăre - Marea Neagră, fiind proiectat a fi cel mai mare port de pe canal.

Portul este echipat pentru un trafic anual de 11.500.000 tone, cu o suprafață a bazinului portuar de 19 ha.

- Numar angajați: 4

Portul este dotat cu:

- gară fluvială
- depozite pentru mărfuri generale
- dane specializate.

Caracteristici tehnico – funcționale:

- adâncimea bazinului: 7 m
- pescajul maxim: 5,5 m.

Accesul în zona portului

Portul Medgidia este situat pe coridorul de comunicații multiple între litoral și restul țării, la intersecția acestuia cu liniile de cale ferată spre Tulcea și Negru Vodă - Bulgaria și la convergența coridorului cu autostrada A2 și drumuri importante ale Dobrogei (DJ 381, DJ 222, DJ 224).

Accesul pe uscat la portul Medgidia este asigurată astfel:

- rutier: DJ 222, DN 22C din Autostrada A2
- feroviar: acces la calea ferată București – Constanța.

3.4.1 Situația tehnică a portului

Numărul total al danelor este 25, din care:

- 15 dane operative în portul industrial, în lungime de 1.544,6 m, din care 3 dane nefinalizate (danele 16, 17, 18) - cca 320 ml;
- 5 dane operative în portul comercial, în lungime de 500 m (aflate în proprietatea Dobroport SA);
- 1 dană tehnică, în lungime de 120 m;
- 3 dane pasageri, în lungime de 300 m;
- 1 dană buncheraj, în lungime de 102,33 m.

Lungimea totală a cheului este de 2.566,93 m.

Suprafața platformelor cu destinația de operare – depozitare, aferentă danelor din portul industrial, este de 76.167 mp.

Suprafața magaziei de mărfuri generale este de 1.484 mp;

Suprafața construită desfășurată a gării fluviale este de 1.457 mp;



Lungimea linii căi ferate din incinta portului este de 600 m. Calea ferată nu este în administrarea companiei.

Portul cuprinde:

- 2 dane de așteptare și desfacere/refacere convoaic, situate în amonte de gura de intrare în port, având o lungime totală de 600 m;
- 1 dană de așteptare, în lungime de 300 m, situată în aval de port.

La aceste dane se efectuează numai operațiuni tehnice, nu și operațiuni de încărcare/descărcare.

La frontul de acostare din amonte sunt avariați Duc Dalbi 4, 5, 8 și pasarelele aferente.

La frontul de acostare din aval este avariat Duc Dalbi 4 și pasarelele aferente. Avariile s-au produs de-a lungul timpului, din cauza manevrelor de întoarcere sau acostare la acestea.

După 35 ani de exploatare, cheurile nu au suferit deteriorări însemnate, deplasări sau tasări mai mari decât cele admise.

Platformele din dreptul danei 1 până la dana 6 sunt betonate. Celelalte platforme din dreptul danelor de operare sunt din piatră spartă și pământ. Starea tehnică a platformelor este corespunzătoare.

Drumul tehnologic din beton asigură accesul în incinta portului. Acest drum nu se prezintă în condiții bune de exploatare din cauza utilizării intense și a lipsei fondurilor de întreținere (în sistemul rutier au apărut gropi și denivelări ale plăcilor de beton).

3.4.2 Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare

Cheurile și platformele aferente din portul Medgidia se află în administrarea C.N. ACN S.A., cu excepția platformei betonate din dreptul danelor 1 – 6, aflată în proprietatea societății DOBROPORT S.A.

Terenul pe care se află platformele portuare, calea ferată, drumurile de acces reprezintă domeniul public al statului, dat în administrare C.N. ACN S.A., în baza Contractului de concesiune nr. LO/1533/08.04.2008 și se află înscris în Cartea funciară.

În port, în zona danei 6, se află o hală în proprietatea societății ROMTEXTIL S.A., care are o suprafață construită desfășurată de 1.321 mp și este amplasată pe un teren în suprafața de 3.140 mp. Terenul pe care se află construcția aparține domeniului public al statului, fiind concesiionat C.N. ACN S.A. în baza Contractului de concesiune nr. LO/1533/08.04.2008 și se află înscris în Cartea funciară.

Gara fluvială, anexa socială și centrală termică sunt incluse în domeniul privat al CN ACN SA.

3.4.3 Activitatea de operare

Prin destinația traficului pentru care a fost proiectat, portul Medgidia urma să fie un port mixt, având caracter de port comercial, prin alimentarea zonei Medgidia cu diferite produse, și port industrial, prin alimentarea cu materie primă (calcar) și expedierea de ciment și zgură de la fabrica de ciment din imediata vecinătate.

În baza studiilor de trafic efectuate de proiectantul general IPTANA, rezultă că portul Medgidia urma să realizeze pe etape trafic proiectat astfel:

ANUL	1985	1990	1995	2000
TRAFIC PORT MEDGIDIA (tone)	7.560.000	10.495.000	10.975.000	11.480.000



Traficul de marfă realizat în perioada 2011 - 2019 se prezintă astfel:

INDICATOR	UM	realizat 2011	realizat 2012	realizat 2013	realizat 2014	realizat 2015	realizat 2016	realizat 2017	realizat 2018	realizat 01.01 – 31.08.2 019
TRAFIC PORT MEDGIDIA	mii tone	384	465	137	115	155	117	74	139	205
Trafic maritim	mii tone	294	298	33	51	69	59	57	58	55
prod. min. brute, bauxita	mii tone	135	121	0	0	0	9	3	0	2
fier vechi-extern	mii tone	74	21	0	0	0	0	0	0	0
cereale	mii tone	0	0	0	0	0	0	0	3	9
lemn/ comb.solizi/ cauciuc	mii tone	4	33	0	3	8	3	7	9	5
var.ciment,mater .constructii	mii tone	81	123	33	48	61	47	47	46	39
Trafic fluvial	mii tone	90	167	104	64	86	58	17	81	150
cereale	mii tone	17	11	34	22	10	5	3	54	69
prod. min. brute, bauxita	mii tone	37	77	59	33	54	26	8	18	12
var.ciment,mater .constructii	mii tone	5	69	9	6	22	0	4	0	5
comb. solizi, coacs	mii tone	31	10	2	3	0	27	2	9	64

Gradul de ocupare al platformelor în portul Medgidia este de 49,83%.

Port	Suprafața totală platformă mp	Suprafața platformă închiriată mp	Suprafața platformă disponibilă mp	% Suprafața închiriată
Medgidia	76.167,09	37.957,89	38.209,20	49,83

3.4.4 Modul de operare la cheu și pe platforme

Cheurile danelor operaționale ale portului Medgidia au fost dimensionate pentru a prelua prin căile de rulare sarcinile transmise de macarale de cheu de 5 tf x 32 m și de 16 tf x 32 m.

Inițial, portul a fost prevăzut numai cu două macarale de cheu de 5 tf x 32m și o macara de 16 tf x 32 m, care au deservit platforma portuară din dreptul danelor 1 – 6, deținută de către DOBROPORT S.A. În anul 2012, operatorul economic a dezafectat macaraua de 16 tf x 32 m.

În prezent, operatorii economici utilizează macarale mobile, a căror deschidere este maxim 16 m.

La cheurile verticale, lățimea zonei de operare este de 15 m, măsurată de la muchia coronamentului cheului dinspre apă.

Pe zona de operare sarcina maximă admisă este de 4 tone/mp.

În continuarea zonei de operare se află zona de depozitare, unde sarcina maximă admisă este cuprinsă între 4 tone/mp și 10 tone/mp, în funcție de distanța de la cheu și de tipul de marfă.

Facilitățile de operare și depozitare mărfuri pe canalul Poarta Albă - Midia Năvodari sunt asigurate prin intermediul porturilor Ovidiu și Luminița.

Numar angajați la porturile Ovidiu și Luminița: 2.



3.5 Portul Ovidiu

Portul Ovidiu este amplasat lângă Ecluza Ovidiu, între km 11+051 - 11+680, pe malul drept al Canalului Poarta Albă-Midia Năvodari, în aval de Ecluza Ovidiu și cuprinde 4 ha platforme portuare și 4 dane operative.

În aval de port, canalul se continuă spre Ecluza Navodari și Portul Midia, precum și spre Portul Luminița.

Accesul în zona portului

Accesul la portul Ovidiu este asigurat dinspre:

- Autostrada A2, prin capătul de nord al centurii Constanța;
- DN 2A care supratraversează canalul PAMN la km 11+242 al acestuia, folosind breteaua de pe partea dreaptă a drumului național.

Caracteristici tehnico-funcționale ale portului:

- situat în lungul șenalului navigabil;
- adâncimea bazinului portuar: 5,5 m;
- pescajul maxim: 3,8 m.

3.5.1 Starea tehnică a cheurilor

Portul Ovidiu dispune de următoarele fronturi de acostare:

- 3 dane de operare cu cheu vertical, amonte de podul rutier, în lungime de 280 m;
- 2 dane de operare cu cheu tip estacadă, în lungime de 170 m, aval de pod, cu platforme de depozitare de 70 m lățime;
- 1 dană de așteptare, amonte de port, în lungime de 140 m, cu platformă de 15 m lățime și cheu vertical de greutate din beton armat, aflată în dreptul REPEC SRL, care este proprietar pe întreaga suprastructură;
- 1 dană de așteptare aval de danele operative ale portului, amenajată cu pereu din piatră brută, în lungime de 120 m.

Aval de port, în zona km 10,500, este realizată o lărgire a canalului spre malul stâng, destinată manevrelor de întoarcere a navelor/convoaielor.

Platformele din portul Ovidiu sunt din piatră spartă și pamânt, fiind construite pentru a servi depozitării temporare a mărfurilor trazitate prin port.

Stare tehnică a cheurilor și platformelor din interiorul portului este, în ansamblu, corespunzătoare.

Drumul tehnologic din spatele portului asigură continuitatea drumului de exploatare de pe malul drept al canalului și accesul la ecluză.

Portul nu are clădire administrativă, nu are rețea proprie de energie electrică, nu este îngrădit și nu se percep taxe mijloacelor de transport auto care intră în incinta portului.

3.5.2 Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare

Cheurile și platformele aferente din portul Ovidiu se află în administrarea C.N. ACN S.A., cu excepția platformei betonate din spatele danei de așteptare amonte, situată între avanportul aval al ecluzei - mal drept și danele operaționale, aflată în proprietatea REPEC S.R.L.

Terenul pe care se află platformele portuare, drumurile de acces și tehnologice reprezintă domeniul public al statului, dat în administrare către C.N. ACN S.A. prin contract de concesiune LO/1533/08.04.2008.

3.5.3 Activitatea de operare

Principalul sortiment ce urma a se derula prin portul Ovidiu era lignitul necesar CET-ului și o cantitate redusă de materiale brute de carieră.



În baza studiilor de trafic efectuate de proiectantul general IPTANA, rezultă că portul Ovidiu urma să realizeze pe etape, trafic proiectat, astfel:

ANUL	1990	2000
TRAFIC PORT OVIDIU (tone)	125.000	200.000

Traficul de marfă realizat în perioada 2011-31.08.2019, se prezintă astfel:

INDICATOR	U.M.	realizat t 2011	realizat t 2012	realizat t 2013	realizat t 2014	realizat t 2015	realizat 2016	realizat t 2017	realizat t 2018	realizat 01.01 – 31.08.2019
TRAFIC PORT OVIDIU	mii tone	529	522	416	574	494	386	412	540	385
Trafic fluvial	mii tone	529	522	416	574	494	386	412	540	385
prod. min. brute	mii tone	529	522	416	574	494	386	412	540	385

Gradul de ocupare al platformelor din portul Ovidiu este de 76,70 %.

Port	Suprafața totală platforme mp	Suprafața platformă închiriată mp	Suprafața platformă disponibilă mp	% Suprafața închiriată
Ovidiu	27.274,00	20.919,00	6.355,00	76,70

3.5.4 Modul de operare la cheu și pe platforme

Cheurile danelor operaționale ale portului Ovidiu au fost dimensionate pentru a suporta sarcinile transmise de macarile de cheu 16 tf x 32 m.

Operarea mărfurilor la nave se face pe o suprafață având lățimea de 15 m de la cheu, măsurată de la muchia coronamentului cheului dinspre apă.

Pe zona de operare, sarcina maximă admisă este de 4 tone/mp.

În continuarea zonei de operare se află zona de depozitare, unde sarcina maximă admisă este cuprinsă între 4 tone/mp și 10 tone/mp, în funcție de distanța de la cheu și de tipul de marfă.

3.6 Portul Luminița

Portul Luminița este amplasat la capătul canalului de derivație care se desprinde din Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari, în partea de nord a Lacului Tașaul, la 5 km față de Ecluză Năvodari, are 6 ha platforme portuare, 2 dane operative și 4 dane de așteptare.

Portul nu este îngrădit, nu are clădire administrativă, nu are rețea proprie de alimentare cu energie electrică, apă, canalizare și nu se percep tarife pentru mijloacele de transport auto care intră în incinta portului.

Caracteristici tehnico-funcționale ale portului:

- adâncimea bazinului: 5,5 m;
- pescajul maxim: 3,80 m.

Accesul în zona portului

Accesul în portul Luminița este asigurat de rețeaua de drumuri rutiere și de cale ferată.

- rutier – din DC85 și rețeaua de drumuri naționale;
- feroviar – prin rețeaua căi ferate care intră în port și care nu este în proprietatea CN ACN S.A.



3.6.1 Starea tehnică a portului Luminița

Portul Luminița dispune de:

- 2 dane cu cheu vertical, având lungimea de $2 \times 140 \text{ m} = 280 \text{ m}$, astfel:
 - dana nr. 1 (de la carieră) are cheul vertical de greutate cu goluri; cheurile nu sunt dotate cu bolarzi, scări de acces și amortizori de cauciuc;
 - dana nr. 2 are cheul vertical tip estacadă.
- 2 fronturi de așteptare cu cheu percat, cu lungimea totală de 420 m poziționate astfel:
 - 235 ml amonte de dana nr. 2;
 - 185 ml amonte de dana nr. 1.

Drumul tehnologic din spatele portului este din piatră spartă și asigură accesul atât în incinta portului, cât și la operatorii economici aflați în zonă.

Platformele din portul Luminița sunt din piatră spartă și pământ și au fost construite pentru a servi depozitării temporare a mărfurilor trazitate prin port.

Stare tehnică a cheurilor și platformelor din interiorul portului este, în ansamblu, corespunzătoare.

Operator economic GEOMAR STEVADORING CO SRL CONSTANTA, în baza Avizului obținut de la C.N. ACN S.A și a aprobării Ministerului Transporturilor, a procedat la betonarea parțială a platformei închiriate, prin acoperirea acesteia cu tablă navală, construirea căii ferate din incinta închiriată, precum și a unui spațiu administrativ pentru desfășurarea activității.

Pentru întreținerea drumului de acces în port s-a încheiat, în data de 07.06.2013, un Protocol cu operatorii economici care îl utilizează.

3.6.2 Situația juridică a cheurilor, platformelor portuare

Cheurile și platformele aferente din portul Luminița se află în administrarea C.N. ACN S.A.

Terenul pe care se află platformele portuare, drumurile de acces și tehnologice reprezintă domeniul public al statului, dat în administrare C.N. ACN S.A. prin contractul de concesiune nr. LO/1533/2008 și se află înscris în Cartea Funciară.

3.6.3 Activitatea de operare

Portul a fost proiectat având în vedere activitățile din zonă: cariera Luminița, combinatul Petromidia, cu perspective pentru operarea materialelor de carieră și balastieră.

În baza studiilor de trafic efectuate de proiectantul general IPTANA, rezultă că portul Luminița urma să realizeze pe etape trafic proiectat, astfel:

ANUL	1990	2000
TRAFIC PORT LUMINIȚA(tone)	4.800.000	5.000.000

Traficul de marfă realizat în perioada 2011- 31.08.2019, se prezintă astfel:

INDICATOR	U.M.	realizat 2011	realizat 2012	realizat 2013	realizat 2014	realizat 2015	realizat 2016	realizat 2017	realizat 2018	realizat 01.01 – 31.08.2019
TRAFIC PORT LUMINIȚA	mii tone	81	145	221	216	95	81	44	26	7
Trafic maritim	mii tone	62	134	169	145	59	21	0	0	0
fier vechi	mii tone	62	87	131	95	9	0	0	0	0
clinker	mii tone	0	47	38	50	50	21	0	0	0
Trafic fluvial	mii tone	19	11	52	71	36	60	44	26	7



prod. min. brute	mii tone	19	11	0	0	0	0	0	0	0
fertilizatori	mii tone	0	0	3	13	15	4	2	4	6
clinker	mii tone	0	0	27	50	21	56	42	22	0
fier vechi	mii tone	0	0	22	8	0	0	0	0	1

Gradul de ocupare al platformelor din portul Luminița este de 35,37 %.

Port	Suprafața totală platforme mp	Suprafața platformă închiriată mp	Suprafața platformă disponibilă mp	% Suprafața închiriată
Luminița	59.300,00	20.977,00	38.323,00	35,37

Cheurile danelor operaționale ale portului Luminița au fost dimensionate pentru a prelua sarcinile transmise de macarale de cheu 16 t^l x 32 m.

La cheurile verticale, lățimea zonei de operare este de 15 m, măsurată de la muchia coronamentului cheului dinspre apă.

Pe zona de operare sarcina maximă admisă este de 4 tone/mp.

În continuarea zonei de operare se află zona de depozitare, unde sarcina maximă admisă este cuprinsă între 4 tone/mp și 10 tone/mp, în funcție de distanța de la cheu și de tipul de marfă.

3.7 Segmente de canal

3.7.1 Canalul Dunare Marea Neagra (CDMN)

Lungime - 64,4 km

Lățimea șenalului navigabil - 90 m

Adâncime canal - 7,0 m

Pescaj maxim - 5,5 m

Înălțimea liberă la poduri - 16,5 m

Secțiunea Canalului Dunare Marea Neagra (CDMN) are formă trapezoidală de la km.0 până la km 1+00 (avanportul aval al ecluzei Agigea) și de la km 25+085 (port Murfatlar) până la km 64,4 (joncțiune Dunăre), cu excepția zonei care traversează municipiul Medgidia (km 39+ 570 - km 40+515).

3.7.2 Canalul Poarta Alba Midia Navodari - PAMN

Lungime - 27,5 km

Lățimea șenalului navigabil - 50 m

Adâncime canal - 5,5 m

Pescaj maxim - 3,8 m

Înălțimea liberă la poduri - 12,5 m

Secțiunea Canalului Poarta Albă Midia Navodari (CPAMN) are formă trapezoidală pe toată lungimea sa, cu excepția zonei care traversează creasta de la Ovidiu (km 20+380 + ecluza Ovidiu) și a portului Ovidiu

Tranzitarea canalului se face exclusiv în limita șenalului navigabil.



3.8 Rate de utilizare a Ecluzelor

Rata de utilizare a ecluzelor Cernavodă și Agigea, care sunt dimensionate pentru un trafic anual de 80 mil.tone, este de până la 37% din capacitatea proiectată.

Rata de utilizare a ecluzelor Ovidiu și Năvodari, care sunt dimensionate pentru un trafic anual de 20 mil.tone, este de până la 13% din capacitatea proiectată.

3.9 Ratele de utilizare ale porturilor

SITUAȚIE ÎNCHIRIERE PLATFORME DOMENIUL PRIVAT AL COMPANIEI ȘI TERENURI AFERENTE DOMENIUL PUBLIC AL STATULUI LA 30.06.2019

Nr. crt.	Locația	Suprafața totală platformă și teren aferent mp	Suprafața închiriată platformă și teren aferent mp	Grad de ocupare %
1.	Port Basarabi	15.127	14.867	98,28
2.	Port Medgidia	76.167,09	37.957,89	49,83
3.	Port Ovidiu	27.274	20.919	76,70
4.	Port Luminița	59.300	20.977	35,37



4 Activități cheie

4.1 Servicii prestate

CN ACN SA prestează serviciile menționate în Statut, care pot fi structurate în următoarele categorii principale:

- punerea la dispoziție a infrastructurii de transport naval a canalelor navigabile pentru nave convoaie - tranzitare nave;
- servicii conexe la nave;
- pompare și tranzitare apă;
- management portuar (închiriere platforme, permise acces, energie);
- închiriere spații.

CLIENT	LBD	TRN	HP	TONE CAPACITATE	VALOARE FĂRĂ TVA
CNFR NAVROM SA	99	0	32,724	6,592,142	7,842,473
PHOENIX RIVER TRANS SRL	0	0	35,313	1,910,809	2,394,003
LIVAMEX SRL	18	0	12,371	1,001,236	1,300,150
PRONAV SHIPPING SRL	0	0	0	944,087	856,226
TRANSCANAL SRL	0	0	16,083	593,528	786,490
NORTH STAR SHIPPING SRL	0	0	6,991	588,076	781,877
RIVER BROKERAGE S.R.L.	0	0	24,229	571,447	704,829
ROMNAV SA BRAILA	0	0	12,640	472,660	631,653
DANUBE SHIPPING&TRADING S R.L.	0	0	8,618	492,115	598,980
HGM PORT LOGISTICS SRL	0	0	4,858	412,487	530,748

4.2 Servicii suport

Pentru asigurarea condițiilor optime privind activitățile companiei, se accesează servicii externe pentru:

- investiții noi, lucrări de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval;
- întreținerea și repararea infrastructurii de transport naval, semnalizarea costieră și plutitoare pentru navigație, dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor în porturi și pe căile navigabile interioare, asistența navelor la operarea mărfurilor periculoase, preluarea reziduurilor și a apelor uzate de la nave, preluarea gunoiului și a resturilor menajere de la nave;
- executarea de construcții hidrotehnice specifice transportului naval, lucrările de scafandrierie realizate în apele navigabile interioare și în porturi, supravegherea navelor fără echipaj, serviciile pentru nave de agrement și turism, dragajul de extracție, furnizarea de apă, de energie electrică și de energie termică.



5 Venituri

5.1 Structura, procente, centre de profit

Complexul hidrotehnic format din Canalul Dunăre - Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia, Năvodari este singura construcție în întregime artificială din România, care prezintă funcțiuni suplimentare față de tranzitarea navelor, în comparație cu alte canale europene.

Natura veniturilor companiei este dată de funcțiunile pe care aceasta le are și care sunt înscrise în statutul societății încă de la înființare.

Cele 5 centre de venit constituie pentru companie și centre de profit:

- Tranzit
- Cheiaj
- Închirieri
- Gospodărire ape
- Diverse.

Structura principalelor venituri cu ponderea lor în total venituri este:

- Venituri din tranzitare 86,72%
- Venituri din cheiaj 2,78%
- Venituri din închirieri 6,04%
- Venituri din gospodărire ape 4,08%
- Alte venituri 0,38%.

Tarifele practicate în prezent de CN ACN SA sunt publice, sunt facturate și încasate pentru fiecare serviciu accesat de către clienții noștri, conform contractelor încheiate de comun acord.

Tarifele sunt prezentate în mod transparent tuturor părților interesate, pe situl companiei.

Veniturile din activitatea de tranzitare reprezintă peste 86% din totalul veniturilor obținute de administrație. Diferența de până la 14% o reprezintă veniturile din închiriere, cheiaj, gospodărire ape, diverse.

5.2 Elasticitatea tarifelor pe diferite categorii de marfă

Compania a practicat încă de la înființare numai tarife pe capacități fizice ale navelor și nu are un istoric al prețurilor pe categorii de marfă, care să poată permite o analiză a elasticității prețurilor în funcție de aceasta.

5.3 Tarife actuale

Tarifele sunt fundamentate în baza normelor de fundamentare avizate de CSDN, pe baza datelor din contabilitatea de gestiune, în urma consultării prealabile a operatorilor economici, iar compania practică tarife unice pentru clienți, în vederea asigurării tratamentului egal și nediscriminatoriu la serviciile de infrastructură.

Tarifele de tranzitare sunt principala sursă de venit a unui canal artificial navigabil, așa cum este ansamblul compus din Canalul Dunăre Marea Neagră și Canalul Poarta Albă Midia Năvodari, indiferent de tip sau de poziționare.

În principiu, tarifele trebuie să înglobeze: costurile de operare și tranzitare ale canalului, protecția mediului și cele legate de alte prevederi legale, redevențe, capital pentru mentenanță, modernizări și/sau extindere, amortizarea investițiilor etc.



La stabilirea tarifelor este necesară a fi avută în vedere stimularea utilizării canalului.

5.3.1 Închiriere

Tarifele sunt stabilite în baza evaluărilor contractate cu specialiști în domeniu, în funcție de cota de piață și situația din teren.

În vederea stabilirii tarifului minim de închiriere/subconcesionare, se utilizează următoarele informații:

- Aria de piață (extravilan/intravilan, acces la utilități, acces la bun etc.)
- Istoricul terenului
- Zonarea
- Amplasament
- Caracteristicile tehnice ale terenului
- Vecinătăți
- Localizare
- Venituri și cheltuieli
- Impozite și taxe
- Date despre proprietăți comparabile.

Analiza datelor cuprinde:

- Analiza de piață: sunt investigate aspecte legate de situația economico-socială și dezvoltarea zonei în care se află terenul, prezența investitorilor în zonă, trenduri ale ultimilor ani, cererea specifică și oferta competitivă pentru tipul de proprietate delimitat, echilibrul pieței (echilibrul între cerere și ofertă), plaja de valori oferite spre vânzare pentru terenuri similare, riscul de vandabilitate.
- Analiza celei mai bune utilizări (CMBU).

Evaluarea cuprinde:

- Analiza CMBU a terenului
- Metoda comparației de piață
- Analiza rezultatelor și concluzia asupra valorii
- Stabilirea tarifului minim de închiriere.

Închirierea suprafețelor de teren sau platformelor ce aparțin domeniului public al statului este supusă aprobării Consiliului de Administrație.

5.3.2 Enumerarea tuturor tarifelor

Compania practică, de la înființare până în prezent, tarife pe tonă capacitate pentru tranzitarea canalelor navigabile, indiferent de încărcătura navei.

Tarifele practicate de companie pentru serviciile prestate care se facturează și se încasează clienților sunt:

- tarife pentru tranzitarea canalelor navigabile,
- tarife pentru cheiaj,
- tarife pentru închiriere platformă portuară (domeniul privat al companiei) și teren aferent (domeniu public al statului),
- tarife pentru închiriere teren (domeniul public al statului), subconcesionare teren (domeniu public al statului),
- tarife pentru emitere permise acces auto în porturi,
- tarife pentru prelevare apă,
- tarife pentru deversare apă,
- tarife pentru tranzitare apă,
- tarife pentru furnizare energie electrică, energie termică



- tarife pentru furnizare apă,
- tarife pentru acordare aviz executare de lucrări pentru persoane fizice și juridice în incinta CDMN și CPAMN,
- tarife pentru acordare aviz executare de lucrări pentru persoane fizice și juridice în zona CD-BUCUREȘTI,
- tarif pentru eliberarea/ preschimbarea carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari,
- tarif pentru avizarea anuală a carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari,
- tarif pentru eliberarea acceptului pentru desfășurarea operațiunii conexe activităților de transport naval (buncherare, curățare și degazarea tancurilor navelor și curățarea hambarelor și magaziiilor navelor),
- tarif pentru reavizarea acceptului pentru desfășurarea operațiunii conexe activităților de transport naval (buncherare, curățare și degazarea tancurilor navelor și curățarea hambarelor și magaziiilor navelor),
- tarif acces prestări servicii asistență la navă,
- tarif minim tranzitare cu ecluzare nave,
- tarif minim tranzitare fără ecluzare nave,
- tarif minim tranzitare cu/fără ecluzare nave de agrement.

Tipuri de nave:

- nave fluviale de transport marfă;
- nave maritime și maritime – fluviale;
- nave destinate operațiunilor de remorcare și împingere (care navigă independent sau în convoiul remorcat/împins de o altă navă);
- nave tehnice, instalații plutitoare, nave de pescuit și nave de pasageri etc.

5.3.3 Modalități de tarificare în prezent (tranzit și cheiaj)

Tarifele de tranzitare au fost fundamentate încă de la darea în funcțiune a canalului, pe navă (tonă capacitate, TRN, LBD, CP) și nu pe încărcătură (tonă marfă). Acestea nu conțin TVA.

Tarifele pentru tranzitarea canalelor navigabile sunt stabilite pentru traversarea totală sau parțială (ponderat în funcție de km. parcurși) a canalelor navigabile.

Tarifele se încasează de la fiecare navă pentru o trecere într-un singur sens sau pe convoi (tone capacitate), după caz. Pentru convoaiele formate din una sau mai multe barje care utilizează ca propulsie un împingător sau un remorcher, nava propulsoare nu se taxează.

- 1) Stabilirea sumei de plată pentru navele care tranzitează canalele navigabile se face pe baza certificatelor de tonaj și a atestatelor de bord ale navelor, după cum urmează:
 - a) pentru navele fluviale de transport marfă pe tonă capacitate (TC);
 - b) pentru navele maritime și maritime – fluviale pe tonă registru net (TRN);
 - c) pentru navele destinate operațiunilor de remorcare și împingere (care navigă independent sau în convoiul remorcat/împins de o altă navă) pe unitatea de putere – cai putere (CP). În cazul în care în documentele navei, puterea este indicată în alte unități decât cele utilizate la stabilirea sumei de plată, se vor face transformările corespunzătoare.
 - d) pentru navele tehnice, instalații plutitoare, nave de pescuit și nave de pasageri, stabilirea sumei de plată se va face pe baza volumului dat de produsul: lungimea maximă x lățimea maximă x pescajul maxim (LBD).
- 2) Stabilirea sumei de plată pentru navele care utilizează infrastructura portuară (staționare, operare, cheiaj), se realizează aplicând tariful unitar în funcție de categoria navelor (TC, TRN, CP, LBD).
 - a) Tariful utilizare infrastructură portuară (cheiaj) se aplică pentru numărul de zile de escală.
 - b) Pentru navele care utilizează infrastructura portuară mai puțin de 24 de ore, tarifele se aplică pentru o zi.



- 3) Stabilirea sumei de plată pentru închirieri teren și platformă se face în baza tarifelor stabilite de evaluator prin licitație și pornește de la tariful minim evaluat pe metru pătrat.
- 4) Stabilirea sumelor de plată pentru prelevare/deversare apă din șenalul navigabil se face pe baza tarifelor calculate pe 1000 de metri cubi.

5.3.4 Contribuția fluxurilor de venit în veniturile totale

- 1) Venituri din tranzitare :
 - a) Nave TC: 97,31%
 - b) Nave TRN : 1,34%
 - c) Nave LBD: 0,36%
 - d) Împingătoare CP: 0,99%
- 2) Venituri din cheiaj:
 - a) Nave TC: 80,98%
 - b) Nave TRN : 4,59%
 - c) Nave LBD: 1,78%
 - d) Împingătoare CP: 12,65%
- 3) Venituri din închirieri:
 - a) Domeniul public : 22,91%
 - b) Domeniul privat : 77,09%
- 4) Venituri din gospodărire ape :
 - a) Livrare apă: 97,72%
 - b) Deversare apă: 2,28%
- 5) Alte venituri:
 - a) Avize lucrări: 12,93%
 - b) Vize carne: 0,21%
 - c) Permise acces auto: 86,86%

5.4 Tranzitul prin porturile CN ACN SA

Cantitatea de marfă încărcată în porturile CN ACN SA (cumulativ), în anul 2018:

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Încărcat
1.	Produse agricole ,din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse de pescuit (cereale)	119 358
2	Mineruri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (nisip,pietriș)	0
3	Cocs, produse rafinate din petrol (coacs)	0
4	Chimicale, produse chimice și fibre manufacturate; produse din cauciuc și din mase plastice; combustibil nuclear (fertilizatori)	0
5	Alte produse minerale nemetalice (ciment, var ghips,clinker)	0
6	Materiale secundare neprelucrate; deșeurii municipale și alte deșeurii (fier vechi,cauciuc tocat)	0
	TOTAL	119 358

Cantitatea de marfă descărcată în porturile CN ACN SA (cumulativ), în anul 2018:

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Descărcat
1.	Produse agricole ,din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse de pescuit (cereale)	0
2	Mineruri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (nisip,pietriș)	1 080 685
3	Cocs, produse rafinate din petrol (coacs)	8 800



4	Chimicale, produse chimice și fibre manufacturate; produse din cauciuc și din mase plastice; combustibil nuclear (fertilizatori)	3 610
5	Alte produse minerale nemetalice (ciment, var, ghips, clinker)	68 834
6	Materiale secundare neprelucrate; deșeuri municipale și alte deșeuri (fier vechi, cauciuc tocat)	9 040
TOTAL		1 170 969

Cantitatea de marfă tranzitată pe canalele navigabile ale CN ACN SA, în anul 2018:

Marfă	UM	Cantitate
Marfă operată în porturile: Medgidia, Murfatlar, Ovidiu, Luminița	tone	1.290.327
Marfă transportată pe canalele navigabile	tone	12.831.873
TOTAL marfă ACN	tone	14.122.200

5.4.1 Apa tranzitată

În canalele navigabile trebuie asigurat un nivel optim al apei, atât pentru necesitățile activității de bază (tranzitarea), cât și pentru necesitățile beneficiarilor de folosință. Pentru aceasta Compania utilizează Stația de Pompare Cernavodă, prin care se completează nivelul de apă dislocat atât la ecluzările de la Agigea și Năvodari, cât și pentru apa utilizată de beneficiari. Volumele tranzitate sunt evidențiate statistic în vederea monitorizării nivelului de apă din canalele navigabile.



6 Cheltuieli

6.1 Categoriile de costuri

Costurile directe reprezintă acele cheltuieli care participă direct în costul serviciilor, în cadrul lor fiind înglobate costurile directe cu materiile prime și materialele, precum și costurile directe cu munca vie, cum ar fi salariile ale celor implicați în mod direct în activitatea de exploatare, precum și alte cheltuieli considerate a avea legătură directă cu serviciul prestat.

Costurile indirecte sunt acele costuri care înglobează cheltuieli ce nu pot fi alocate în mod direct asupra serviciilor prestate. Exemple de astfel de cheltuieli sunt: cheltuieli TESA cu salariile personalului; cheltuieli cu materialele; cheltuieli cu amortizarea echipamentelor utilizate. Aceste costuri indirecte trebuie să fie repartizate pe baza unor chei de alocare (de repartizare), pentru ca împreună cu costurile directe să formeze costul total.

Costurile de administrare generală includ toate acele costuri asociate managementului, administratorilor și activității generale a entității și care nu pot fi asociate activităților de exploatare a societății. Exemple de costuri de administrație generală: indemnizațiile managementului, administratorilor, personalului subordonat directorului general, precum și alte cheltuieli directe necesare desfășurării activității de administrare.

6.2 Centre de cost

Cele 5 centre de cost ale companiei au fost stabilite în funcție de activitățile desfășurate, precum și de activele utilizate în procesul de exploatare. Pentru acele cheltuieli care nu aparțin în mod direct acestora, s-au stabilit alte 2 centre de cheltuieli – pentru cheltuielile de administrare de secție (cheltuieli indirecte) și pentru cheltuieli de administrare generală.

Structura centrelor de cost este următoarea:

- Centre de cost pentru activitatea de TRANZITARE:
 - a) Ecluza Agigea
 - b) Ecluza Cernavodă
 - c) Ecluza Ovidiu
 - d) Ecluza Năvodari
 - e) Șenal și Flotă
 - f) SPC - din totalul cheltuielilor directe ale SPC se alocă o cotă parte centrului de cost tranzitare; cota de alocare este dată de calculul volumelor de apă utilizate la ecluzare.
 - g) GAPM - din totalul cheltuielilor directe ale GAPM se alocă o cotă parte centrului de cost tranzitare; cota de alocare este dată de calculul volumelor de apă utilizate la ecluzare.
- Centre de cost pentru activitatea de CHEIAJ:
 - a) Porturile (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița)- costurile pentru activitatea de cheiaj sunt în funcție de ponderea cheltuielilor de cheiaj în cheltuielile totale ale porturilor.
 - b) Frontul de așteptare
- Centre de cost pentru activitatea de ÎNCHIRIERE:
 - c) Porturile (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița)- costurile pentru activitatea de închiriere sunt în funcție de ponderea cheltuielilor cu închirierea în cheltuielile totale ale porturilor.
- Centre de cost pentru activitatea de GOSPODĂRIRE APE:

SPC – din totalul cheltuielilor directe ale SPC se alocă o cotă parte centrului de cost gospodărire ape; cota de alocare este dată de calculul volumelor de apă utilizate de beneficiari.



GAPM- din totalul cheltuielilor directe ale GAPM rămân alocate acestui centru de cost o cotă parte, calculată pe baza volumelor de apă furnizate beneficiarilor.

- Centrul de cost DIVERSE:
A fost stabilit pentru alocarea doar a celor cheltuieli aferente altor venituri.

6.3 TRANZIT

COSTURI = Cheltuieli directe + Cheltuieli indirecte + Cheltuieli de administrare generală

- 1) cheltuielile directe aferente centrului de venit Tranzit sunt cele provenite din centrele de cost: Ecluza Agigea, Ecluza Cernavodă, Ecluza Ovidiu, Ecluza Năvodari, Șenal+Flotă, pondere din SPC, pondere din GAPM și sunt constituite din următoarele categorii de cheltuieli:
 - a) cheltuieli cu materialele consumabile: materiale auxiliare, combustibili, ambalaje, piese de schimb și alte materiale;
 - b) cheltuieli privind obiectele de inventar: bunurile achiziționate care respectă următoarele reguli: sunt active utilizate pentru o perioadă mai mică de un an; sunt incluse în categoria stocurilor;
 - c) cheltuieli privind energia și apa: valoarea consumurilor de energie și apă;
 - d) cheltuieli cu redevența: valoarea redevenței datorată pentru concesionarea bunurilor din domeniul public al statului;
 - e) cheltuieli cu întreținerea și reparațiile: lucrări de întreținere și reparații executate de terți (dragaj, lucrări de întreținere și reparații șenal navigabil, reparații echipamente și instalații, reparații și întreținere rețele de telecomunicații și semnalizări, întreținere fibră optică, etc);
 - f) cheltuieli cu transportul: cheltuieli cu transportul anagajaților din oras la punctele de lucru aflate în alte localități;
 - g) cheltuieli de deplasare: cheltuieli cu transportul și cazarea în interes de serviciu;
 - h) cheltuieli cu serviciile executate de terți: cheltuieli cu serviciile de pază, întreținere tehnică de calcul, pregătire profesională, intervenții accidentale la instalații măsură nivel, service instalație de sincronizare ecluze, service ascensoare, servicii de scufundare, service hard RORIS, servicii de spart gheața, mentenanță pentru sistem de gospodărire calitativă a apei din canale, servicii de depoluare, service instalații situații de urgență, servicii de medicina muncii, service sistem de securizare, etc);
 - i) cheltuieli cu impozite și taxe locale: cheltuieli cu impozitul pe teren, clădiri și auto, taxa pentru handicapați;
 - j) cheltuieli cu amortizarea activelor imobilizate;
 - k) cheltuieli cu personalul implicat în activitatea de tranzitare din structurile: ecluze, SPC, flotă tehnică, șenal, GAPM, serviciul informațional de trafic, serviciul telecomunicații semnalizări, biroul măsurători, serviciul coordonare ecluze, serviciul construcții-investiții, formația reparații mecanice, formația reparații electrice, agenții hidrotehnici;
 - l) alte cheltuieli din exploatare;
- 2) cheltuielile indirecte sunt repartizate din cheltuieli „Administrare secții”. Cota parte a cheltuielilor indirecte alocate centrului de cost Tranzit se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (Ecluza Agigea, Ecluza Cernavodă, Ecluza Ovidiu, Ecluza Năvodari, Șenal+Flotă, %SPC, %GAPM) în total cheltuieli directe ale societății. Cheltuielile indirecte sunt constituite din următoarele categorii de cheltuieli:
 - a) cheltuieli cu materialele consumabile: materiale auxiliare, combustibili, ambalaje, piese de schimb și alte materiale pentru activitățile desfășurate de personalul TESA;
 - b) cheltuieli privind obiectele de inventar pentru TESA;
 - c) cheltuieli privind energia și apa: valoarea consumurilor de energie și apă sediu,
 - d) cheltuieli cu întreținere și reparații: lucrări de întreținere și reparații executate de terți (cheltuieli de întreținere și reparații la activele sediului companiei),



- e) cheltuieli cu transportul: cheltuieli cu transportul angajaților serviciilor TESA din oraș la sediu;
 - f) cheltuieli de deplasare: cheltuieli cu transportul și cazarea în interes de serviciu a personalului TESA;
 - g) cheltuieli cu serviciile executate de terți: cheltuieli cu serviciile de pază sediu, întreținere tehnică de calcul, pregătire profesională, servicii de publicitate, servicii instalații situații de urgență sediu, reevaluarea patrimoniului, servicii de medicina muncii TESA, servicii de audit financiar, servicii sistem de securizare sediu, etc);
 - h) cheltuieli cu impozite și taxe locale: cheltuieli cu impozitul pe teren, clădiri și auto, taxa pentru handicapați;
 - i) cheltuieli cu amortizarea activelor imobilizate;
 - j) cheltuieli cu personalul TESA;
 - k) alte cheltuieli de exploatare.
- 3) Cheltuieli de administrare generală sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare generală”. Cota parte a cheltuielilor de administrare generală alocate centrului de cost Tranzit se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (Ecluză Agiea, Ecluză Cernavodă, Ecluză Ovidiu, Ecluză Năvodari, Șenal+Flotă, %SPC, %GAPM) în total cheltuieli directe ale societății. Cheltuielile de administrare generală sunt constituite din următoarele categorii de cheltuieli:
- a) cheltuieli cu materialele consumabile: materiale auxiliare, combustibili, ambalaje, piese de schimb și alte materiale pentru activitățile desfășurate de managementul companiei, administratori, precum și de toate departamentele care se află în subordinea directă a directorului general;
 - b) cheltuieli privind obiectele de inventar pentru management și personalul direct subordonat;
 - c) cheltuieli privind energia și apa: valoarea consumurilor de energie și apă alocate managementului companiei și personalul direct subordonat;
 - d) cheltuieli cu întreținere și reparații: lucrări de întreținere și reparații executate de terți (cheltuieli de întreținere și reparații la activele managementului companiei și personalul direct subordonat);
 - e) cheltuieli de deplasare: cheltuieli cu transportul și cazarea în interes de serviciu a managementului companiei și personalul direct subordonat;
 - f) cheltuieli cu serviciile executate de terți: cheltuieli cu serviciile de pază, întreținere tehnică de calcul, pregătire profesională, etc);
 - g) cheltuieli cu amortizarea activelor imobilizate utilizate de management și personalul direct subordonat.
- 4) Cheltuielile de administrare a canalului Dunăre-București sunt alocate administrării generale a companiei, conform contractului de concesiune. Canalul Dunăre-București atrage anual cheltuieli minime de administrare.

6.4 CHEIAJ

$COSTURI = \text{Cheltuieli directe} + \text{Cheltuieli indirecte} + \text{Cheltuieli de administrare generală}$

- 1) cheltuielile directereprezintă o cota parte din cheltuielile directe aferente centrelor de cost din porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița, la care se adaugă cheltuielile totale ale Frontului de Așteptare. Categoriile de cheltuieli directe sunt similare cu natura cheltuielilor descrise la centru de cost Tranzit.
- 2) cheltuielile indirecte sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare secții”, aferent fiecărui port și se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița, Frontul de Așteptare) în total cheltuieli directe ale societății.
- 3) Cheltuieli de administrare generală sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare generală”. Cheltuielile de administrare generală este calculată în funcție de



ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița, Frontul de Așteptare) în total cheltuieli directe ale societății.

6.5 ÎNCHIRIERI

$COSTURI = \text{Cheltuieli directe} + \text{Cheltuieli indirecte} + \text{Cheltuieli de administrare generală}$

- 1) cheltuielile directe reprezintă o cota parte din cheltuielile directe aferente centrelor de cost din porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița. Categoriile de cheltuieli directe sunt similare cu natura cheltuielilor descrise la centru de cost Tranzit.
- 2) cheltuielile indirecte sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare secții”, aferent fiecărui port și se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița) în total cheltuieli directe ale societății.
- 3) Cheltuieli de administrare generală sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare generală”. Cheltuiala de administrare generală este calculată în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița) în total cheltuieli directe ale societății.

6.6 GOSPODĂRIRE APE

$COSTURI = \text{Cheltuieli directe} + \text{Cheltuieli indirecte} + \text{Cheltuieli de administrare generală}$

- 1) cheltuielile directe reprezintă o cotă parte din cheltuielile directe ale SPC și GAPM. Categoriile de cheltuieli directe sunt similare cu natura cheltuielilor descrise la centru de cost Tranzit.
- 2) cheltuielile indirecte sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare secții”, aferent SPC și GAPM și se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (SPC și GAPM) în total cheltuieli directe ale societății.
- 3) Cheltuieli de administrare generală sunt alocate prin repartizarea unei cote părți din cheltuielile de „Administrare generală”. Cheltuiala de administrare generală este calculată în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale subcentrelor (SPC și GAPM) în total cheltuieli directe ale societății.

6.7 DIVERSE

$COSTURI = \text{Cheltuieli directe} + \text{Cheltuieli indirecte} + \text{Cheltuieli de administrare generală}$

- 1) cheltuielile directe reprezintă o cotă parte din cheltuielile cu salariile personalului Serviciului Patrimoniu.
- 2) cheltuielile indirecte sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare secții”, aferent centrului Diverse și se determină în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale centrului Diverse în total cheltuieli directe ale societății.
- 3) Cheltuieli de administrare generală sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile de „Administrare generală”, aferent centrului Diverse și se calculează în funcție de ponderea cheltuielilor directe ale centrului Diverse în total cheltuieli directe ale societății.

6.8 Flotă tehnică

Necesitatea existenței unei flote tehnice este dată de Proiectul de execuție al Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor - I.P.T.A.N.A., proiectantul general al “CANALULUI DUNĂRE MAREA NEAGRĂ” din 1982.



Activitatea flotei tehnice a Companiei este legată direct de activitatea desfășurată pe șenalul navigabil, pentru măsurători topo-hidrografice, asistență PSI, intervenții la nave avariate, remorcări, inspecții pe canale, asistența depoluării.

În "Regulamentul de exploatare și întreținere pentru Flota tehnică și de întreținere", se prevăd mai multe tipuri de nave tehnice:

- dragi, cu complet dragaj: salande autopropulsate hidroclap, șalupă papionaj;
- remorcher pentru întreținere, semnalizări, verificare lucrări;
- șalupă hidrografică;
- pilotine;
- șalupă de serviciu ecluză;
- remorcher-împingătoare și spărgător de gheață;
- șalupă scafandri;
- șalupă pentru prevenirea și stingerea incendiilor;
- navă de depoluare;
- șalupe de inspecție și control.

În prezent, Compania are în dotare următoarele nave:

- navă stins incendiu - an construcție 1984;
- șalupăremorcher salvare - an construcție 1991;
- navă măsurători hidrografice - an fabricație 2010, cu fonduri europene;
- șalupă remorcher - an construcție 1965;
- șalupă măsurători hidrografice - sondă hidrografică achiziționată cu fonduri europene-2017;
- șalupă inspecție și control - 2018.

Compania face demersuri pentru accesarea de fonduri europene cu scopul achiziționării a două nave multifuncționale de stins incendii și asistență la depoluare.



7 Riscuri

Tip de risc	Elementele riscului	Metoda de atenuare a riscurilor
Tehnic	Riscul ca soluțiile tehnice să nu fie corespunzătoare din punct de vedere tehnologic	Managementul executiv împreună cu proiectantul și experții independenți vor studia amănunțit documentația tehnică a proiectului astfel încât să fie aleasă soluția tehnică cea mai bună.
Obținerea finanțării	Riscul să nu obțină finanțarea din fonduri europene sau buget de stat pentru anumite lucrări	Planificarea unui buget de rezervă pentru lucrări strict necesare. Managementul executiv va studia amănunțit documentația și legislația aplicabilă, astfel încât să nu apară o astfel de situație. Aplicația va fi predată la minister pentru verificare și validare.
Riscul implementării proiectului	Riscul de apariție a unui eveniment care conduce la imposibilitatea finalizării proiectului la timp și la costul estimat	Semnarea unui contract de execuție ferm, cu valoare și termen de finalizare fixe.
Riscul de întreținere	Riscul de apariție a unui eveniment care generează costuri suplimentare de întreținere din cauza execuției lucrărilor	Semnarea unui contract cu clauze de garanții extinse, astfel încât aceste costuri să fie susținute de executant.
Grad de atractivitate scăzută a investiției	Riscul ca utilizatorii să nu aprecieze investiția nou creată	Realizarea unei promovări intense a investiției în zonă și corelarea acestei investiții cu alte proiecte.
Prețurile echipamentelor și materialelor	Riscul ca prețul echipamentelor și materialelor să crească peste nivelul contractat	Semnarea unui contract de execuție ferm, în aceeași monedă în care este semnat și contractul de finanțare și urmărirea realizării programului conform graficului. De asemenea, în cadrul devizului general sunt prevăzute cheltuieli diverse și neprevăzute.

Activitățile Companiei sunt sensibile la condițiile economice generale, care pot influența traficul de mărfuri și, implicit, veniturile și rezultatele operaționale.

În plus, traficul de mărfuri pe canal depinde de o varietate de factori asupra cărora compania nu are control, printre care:

- evoluții economice și politice la nivel național și regional;
- existența surselor de finanțare pentru finalizarea/începerea unor proiecte de investiții care să conducă la creșterea atractivității infrastructurii de canal;
- cererea consumatorilor (industrie și consumatori finali);
- condițiile climatice (secetă, iarnă severă);
- legile și reglementările existente.



7.1 Riscul legislativ

Strategia de administrare a Consiliului de Administrare are în vedere promovarea unui rol proactiv în dezvoltarea cadrului legislativ și de reglementare. Un dialog transparent, structural și susținut cu toate autoritățile relevante are menirea de a dezvolta o dimensiune strategică și de corelare a strategiei și activității cu celelalte companii/regii de administrare portuare și fluviale, stabilire a unor politici comune de dezvoltarea a traficului.

7.2 Riscul deflucuație a volumului de trafic

Riscul de volum (trafic de mărfuri pe canale) prezintă o componentă de risc de piață și o componentă de risc concurențial, respectiv: potențiale contracții neprevăzute ale traficului de mărfuri pot limita potențialul de creștere a profiturilor și pot chiar genera pierderi, având în vedere faptul că, prin contractul de concesiune, compania are anumite obligații legate de oferirea accesului pe canal, menținerea unui nivel al apei în cadrul acestuia etc., obligații care generează cheltuieli chiar și în condiții de trafic redus.

CN ACN SA este companie națională ce desfășoară o activitate de interes public și trebuie să asigure o politică tarifara nediscriminatorie care să țină cont de situația concurențială de pe piață.

Evoluția profiturilor poate să fie generată de factori controlabili (de societate) și de factori necontrolabili (externi, menționați anterior).

Principalul factor controlabil limitat este reprezentat de tarife; limitările în această privință țin cont de cele inerente asociate suportabilității de către client (există o relație inversă între nivelul tarifelor și atractivitatea utilizării infrastructurii de canal).

Principalii factori controlabili sunt legați de cheltuielile operaționale. În unele cazuri există limitărilor vizând:

- prețul energiei electrice, combustibililor și a altor utilități;
- evoluția unor tarife la servicii prestate de terți, funcție de situația competitivă pe anumite piețe.

Nu în ultimul rând, trebuie remarcat că, în urma implementării unor programe ambițioase de investiții, unele elemente se vor regăsi ca active în domeniul privat al companiei, ce vor fi supuse, din punct de vedere contabil, amortizării și depreciării. Cheltuiala cu amortizarea și deprecierea este de natură a crea resursele pentru alte investiții și are un impact fiscal favorabil, însă va conduce la diminuarea rezultatului contabil.

De asemenea, eventuala utilizare a resurselor atrase împrumutate va contribui la diminuarea profitului net prin impactul cheltuielilor cu dobânzi și comisioane în profitul net.

7.3 Riscul de contrapartidă

Riscul de contrapartidă reprezintă riscul de neîncasare a contravalorii serviciilor prestate. Metodele de tratare sunt următoarele: monitorizarea încasării la timp a facturilor, instituirea unei proceduri de analiză a riscului de contrapartidă și implementarea unui sistem de securizare a creanțelor comerciale prin instituirea unui sistem adecvat de garanții acolo unde este cazul etc.

7.4 Riscul fluctuațiilor dobândă de finanțare și de curs valutar

Compania poate fi expusă fluctuațiilor cursului de schimb valutar prin numerar și echivalente de numerar, încasări în valută, împrumuturi pe termen lung sau datorii comerciale exprimate în valută.

În eventuala utilizare a resurselor atrase împrumutate, trebuie ținut cont de situația în care acestea sunt purtătoare de dobândă conectată la indici publici; creșterea dobânzilor pe piețele interbancare va determina majorarea costului de finanțare, cu implicații la nivelul rezultatelor.



7.5 Riscul operațional

Riscurile operaționale sunt asociate cu activitatea companiei, cu capacitatea acesteia de a genera venituri și de a menține o marjă operațională competitivă

Acestea depind de capacitatea companiei de a asigura tranzitul vaselor pe canal la solicitarea operatorilor de transport, luând în considerare atât opririle planificate (care trebuie planificate optim), cât și neplanificate (accidente, avarii în exploatare - care trebuie minimizate) ale echipamentelor, instalațiilor și sistemelor ce gestionează și acționează infrastructura de transport naval. În plus, seceta îndelungată și puternică sau iarna grea pot avea un impact major în activitatea curentă a companiei.



[Handwritten signature]

8 Norme de fundamentare a tarifelor specifice 2020

8.1 Norma de fundamentare pentru tariful de tranzitare canale navigabile

Tranzitarea reprezintă navigația unei nave/a, unui convoi, între două puncte situate pe canalele navigabile, conform Ordinului nr. 426/2006 privind aprobarea Regulilor de navigație pe Canalul Dunăre Marea Neagră și Canalul Poarta Albă Midia Năvodari.

Caracteristicile după care se efectuează tarifarea tranzitării se află înscrise în "Atestatul de bord" al navei sau în "Certificatul european pentru navigația pe ape interioare".

Tranzitarea canalelor navigabile Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia Năvodari se realizează pe bază de contract sau comandă cu beneficiarul (agent/armator), în condițiile legii.

Tarifele de tranzitare se aplică în funcție de tipul navelor care tranzitează: unități fluviale (TC), nave maritime (TRN), împingătoare/remorchere fără convoi (CP) și structuri plutitoare (LBD), conform Ordinului nr. 426/2006 privind aprobarea Regulilor de navigație pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari.

Tarifele care se vor practica de CN ACN SA pentru de tranzitare vor fi determinate având la bază:

- costurile centrelor (ecluze: AGIGEA, CERNAVODĂ, OVIDIU, NĂVODARI), ȘENAL, FLOTĂ, %SPC, %GAPM, care reprezintă costuri tranzitare);
- cheltuieli de administrare generală;
- cheltuieli indirecte;
- marja de profit;
- IPC servicii publicat de INS⁹.

Costurile centrelor mai sus menționate au cheltuieli cu materialele consumabile, cheltuieli privind obiectele de inventar, cheltuieli privind energia și apa, cheltuieli cu redevența, cheltuieli cu întreținere și reparații, cheltuieli cu transportul, cheltuieli de deplasare, cheltuieli cu serviciile executate de terți, cheltuieli cu impozite și taxe, cheltuieli cu personalul, cheltuieli privind activele imobilizate, cheltuieli cu amortizarea imobilizărilor, ajustări și deprecieri pentru pierdere de valoare.

Cheltuielile aferente activității de tranzitare reprezintă 86,72% din totalul cheltuielilor.

Ponderea cheltuielilor aferente activității de tranzitare:

- Cheltuieli directe – 46,35%
- Cheltuieli indirecte – 27,46%
- Cheltuieli administrare generală – 12,91%

Formula de calcul a tarifului de tranzitare este următoarea:

$$A1. \quad T_{TZ\ TC} = \frac{\%COSTURI\ TRANZITARE + \%CH. I + \%CH\ AG}{TC}$$

$$T_{TZ\ TC\ 1} = T_{TZ\ TC} \times \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{TZ\ TC\ 2} = T_{TZ\ TC} \times \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{TZ\ TC\ FINAL} = T_{TZ\ TC} + T_{TZ\ TC\ 1} + T_{TZ\ TC\ 2}$$

⁹ Septembrie 2019



$$A2. \text{Tiz}_{\text{TRN}} = \frac{\% \text{COSTURI TRANZITARE} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH AG}}{\text{TRN}}$$

$$\begin{aligned} \text{Tiz}_{\text{TRN} 1} &= \text{Tiz}_{\text{TRN}} \times \text{marja profit (7\%)} \\ \text{Tiz}_{\text{TRN} 2} &= \text{Tiz}_{\text{TRN}} \times \text{IPC (septembrie 2019)} \\ \text{Tiz}_{\text{TRN FINAL}} &= \text{Tiz}_{\text{TRN}} + \text{Tiz}_{\text{TRN} 1} + \text{Tiz}_{\text{TRN} 2} \end{aligned}$$

$$A3. \text{Tiz}_{\text{LBD}} = \frac{\% \text{COSTURI TRANZITARE} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH AG}}{\text{LBD}}$$

$$\begin{aligned} \text{Tiz}_{\text{LBD} 1} &= \text{Tiz}_{\text{LBD}} \times \text{marja profit (7\%)} \\ \text{Tiz}_{\text{LBD} 2} &= \text{Tiz}_{\text{LBD}} \times \text{IPC (septembrie 2019)} \\ \text{Tiz}_{\text{LBD FINAL}} &= \text{Tiz}_{\text{LBD}} + \text{Tiz}_{\text{LBD} 1} + \text{Tiz}_{\text{LBD} 2} \end{aligned}$$

$$A4. \text{Tiz}_{\text{CP}} = \frac{\% \text{COSTURI TRANZITARE} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH AG}}{\text{CP}}$$

$$\begin{aligned} \text{Tiz}_{\text{CP} 1} &= \text{Tiz}_{\text{CP}} \times \text{marja profit (7\%)} \\ \text{Tiz}_{\text{CP} 2} &= \text{Tiz}_{\text{CP}} \times \text{IPC (septembrie 2019)} \\ \text{Tiz}_{\text{CP FINAL}} &= \text{Tiz}_{\text{CP}} + \text{Tiz}_{\text{CP} 1} + \text{Tiz}_{\text{CP} 2} \end{aligned}$$

În care:

- Tiz – tarif de tranzitare;
- TC – tone capacitate;
- TRN – tonaj registru net;
- LBD - lungime x lățime x pescaj;
- CP – cai putere;
- CH. I – cheltuieli indirecte;
- CH.AG – cheltuieli de administrare generală.

Tariful astfel obținut se aplică pentru tranzitarea totală sau parțială a canalelor navigabile, ponderat în funcție de km parcursi, indiferent de încărcătură.

Stabilirea valorii prestației de tranzitare pe canale, care se facturează beneficiarului/agent/armator, se face în baza certificatelor de tonaj și a atestatelor de bord sau a Certificatului de Navigație pe Ape Interioare (emis conform Directivei EU 2016/1629 a Parlamentului și Consiliului European), după cum urmează:

- pentru navele fluviale de transport marfă, pe tone capacitate (TC);
- pentru navele maritime și maritime – fluviale, pe tone registru net (TRN);
- pentru navele destinate operațiunilor de remorcare și împingere (care circulă independent sau în convoi remorcat împins de o altă navă), pe unitatea de putere (CP). În situația în care din documentele navei rezultă o altă unitate de măsură a puterii, se vor face transformările în CP.



- pentru navele tehnice, instalații plutitoare, nave de pescuit și nave de pasageri, stabilirea valorii serviciului prestat de companie se face luând în calcul produsul dintre lungimea maximă, înmulțită cu lățimea maximă și cu pescajul maxim (LBD).

8.2 Norma de fundamentare a tarifului de cheiaj

Cheiajul reprezintă tariful pentru staționarea navelor pe canalele navigabile, la construcțiile hidrotehnice special destinate acostării navelor sau la mal, perceput, conform OG nr. 22/1990, pentru utilizarea infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public.

Tarifele care se vor practica de CN ACN SA pentru cheiaj vor fi determinate având la bază:

- costurile porturilor Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița și Frontului de așteptare;
- cheltuieli de administrare generală;
- cheltuieli indirecte;
- marja de profit;
- IPC servicii publicat de INS¹⁰.

Cheltuielile aferente activității de cheiaj reprezintă 4,63% din totalul cheltuielilor.

Ponderea cheltuielilor aferente activității de cheiaj :

- Cheltuieli directe – 2,47%
- Cheltuieli indirecte – 1,47%
- Cheltuieli administrare generală – 0,69%

Formula de calcul a tarifului de cheiaj este următoarea:

$$B1. T_{cheiaj_{IC}} = \frac{(\% \text{ costurile porturilor (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița) + Front de așteptare)} + \% CH_1 + \% CH_2}{TC \times \text{media zile staționare}}$$

$$T_{cheiaj_{IC} 1} = T_{cheiaj_{IC}} \times \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{cheiaj_{IC} 2} = T_{cheiaj_{IC}} \times \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{cheiaj_{IC} \text{ final}} = T_{cheiaj_{IC}} + T_{cheiaj_{IC} 1} + T_{cheiaj_{IC} 2}$$

$$B2. T_{cheiaj_{INS}} = \frac{(\% \text{ costurile porturilor (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Luminița) + Front de așteptare)} + \% CH_1 + \% CH_2}{TRN \times \text{media zile staționare}}$$

$$T_{cheiaj_{INS} 1} = T_{cheiaj_{INS}} \times \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{cheiaj_{INS} 2} = T_{cheiaj_{INS}} \times \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{cheiaj_{INS} \text{ final}} = T_{cheiaj_{INS}} + T_{cheiaj_{INS} 1} + T_{cheiaj_{INS} 2}$$

¹⁰Septembrie 2019



$$B3. T_{cheiaj\ LBD} = \frac{(\% \text{ costurile porturilor (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Lumina)} + \text{Front de așteptare}) + \% CH.I + \% CH.AG}{LBD \times \text{media zile staționare}}$$

$$\begin{aligned} T_{cheiaj\ i(m)\ 1} &= T_{cheiaj\ i(m)} \times \text{marja profit (7\%)} \\ T_{cheiaj\ i(m)\ 2} &= T_{cheiaj\ i(m)} \times \text{IPC (septembrie 2019)} \\ T_{cheiaj\ i(m)\ final} &= T_{cheiaj\ i(m)} + T_{cheiaj\ i(m)\ 1} + T_{cheiaj\ i(m)\ 2} \end{aligned}$$

$$B4. T_{cheiaj\ CP} = \frac{(\% \text{ costurile porturilor (Medgidia, Basarabi, Ovidiu, Lumina)} + \text{Front de așteptare}) + \% CH.I + \% CH.AG}{CP \times \text{media zile staționare}}$$

$$\begin{aligned} T_{cheiaj\ cp\ 1} &= T_{cheiaj\ cp} \times \text{marja profit (7\%)} \\ T_{cheiaj\ cp\ 2} &= T_{cheiaj\ cp} \times \text{IPC (septembrie 2019)} \\ T_{cheiaj\ cp\ final} &= T_{cheiaj\ cp} + T_{cheiaj\ cp\ 1} + T_{cheiaj\ cp\ 2} \end{aligned}$$

În care:

T_{cheiaj} – tarif de cheiaj;
 TC – tone capacitate;
 TRN – tone registru net;
 LBD – lungime x lațime x pescaj;
 CP – cai putere;
 CH. I – cheltuieli indirecte;
 CH.AG – cheltuieli de administrare generală.

8.3 Norma de fundamentare a tarifelor de prelevare/tranzitare/ deversare apă

Tarifele care se vor practica de CN ACN SA pentru prelevare/tranzitare/deversare apă din canale vor fi determinate având la bază:

- costurile centrelor SPC și GAPM;
- cheltuieli de administrare generală;
- cheltuieli indirecte;
- marja de profit;
- IPC servicii publicat de INS¹¹.

Cheltuielile aferente activității de prelevare/tranzitare/ deversare apă reprezintă 2,07% din totalul cheltuielilor.

Ponderea cheltuielilor aferente activității de prelevare/tranzitare/ deversare apă:

- Cheltuieli directe – 1,11%
- Cheltuieli indirecte – 0,65%
- Cheltuieli administrare generală – 0,31%

¹¹ Septembrie 2019



$$C1. T_{AP} = \frac{\% \text{COSTURI (SPC+GAPM)} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH.AG}}{\text{Volum apă prelevată}}$$

$$T_{AP} 1 = T_{AP} * \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{AP} 2 = T_{AP} * \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{AP} \text{ FINAL} = T_{AP} + T_{AP} 1 + T_{AP} 2$$

$$C2. T_{AT \text{ hidro}} = \frac{\% \text{COSTURI (SPC+GAPM)} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH.AG}}{\text{Volum apă tranzitată hidro}}$$

$$T_{AT \text{ hidro}} 1 = T_{AT \text{ hidro}} * \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{AT \text{ hidro}} 2 = T_{AT \text{ hidro}} * \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{AT \text{ hidro}} \text{ FINAL} = T_{AT \text{ hidro}} + T_{AT \text{ hidro}} 1 + T_{AT \text{ hidro}} 2$$

$$C3. T_{AT \text{ CNE}} = \frac{\% \text{COSTURI (SPC+GAPM)} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH.AG}}{\text{Volum apă tranzitată CNE CERNAVODĂ}}$$

$$T_{AT \text{ CNE}} 1 = T_{AT \text{ CNE}} * \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{AT \text{ CNE}} 2 = T_{AT \text{ CNE}} * \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{AT \text{ CNE}} \text{ FINAL} = T_{AT \text{ CNE}} + T_{AT \text{ CNE}} 1 + T_{AT \text{ CNE}} 2$$

$$C4. T_{AD} = \frac{\% \text{COSTURI (SPC+GAPM)} + \% \text{CH. I} + \% \text{CH.AG}}{\text{Volum apă deversată}}$$

$$T_{AD} 1 = T_{AD} * \text{marja profit (7\%)}$$

$$T_{AD} 2 = T_{AD} * \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$T_{AD} \text{ FINAL} = T_{AD} + T_{AD} 1 + T_{AD} 2$$

În care:

- T_{AP} – tarif apă prelevată;
- T_{AT hidro} – tarif apă tranzitată hidro;
- T_{AT CNE} – tarif apă tranzitată CNE;
- T_{AD} – tarif apă deversată;
- CH. I – cheltuieli indirecte;
- CH.AG – cheltuieli adm. generală.

8.4 Normele de fundamentare a tarifelor pentru serviciile de închiriere/subconcesiune teren domeniu public al statului, și alte prestații

8.4.1 Norma de fundamentare a tarifului de închiriere/subconcesiune teren domeniu public al statului

Prezenta normă stabilește modul de fundamentare a tarifului minim de închiriere/ subconcesiune teren domeniu public al statului, aflat în administrarea Ministerului Transporturilor, concesionat CNACN SA, în baza contractului de concesiune nr. LO/1533/08.04.2008, în vederea închirierii/ subconcesiunii.

Tariful minim de închiriere/subconcesiune se stabilește de către un expert evaluator autorizat ANEVAR și, în funcție de Ordinul nr. 1286/2012, conform art. 8.(2). „La fundamentarea tarifului



de închiriere se vor avea în vedere condițiile de exploatare a infrastructurii de transport naval, obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de administrații pentru exploatarea eficientă a bunurilor ce fac obiectul închirierii, ținându-se cont de anumite criterii, respectiv existența accesului direct la cheu a terenului/platformei, existența rețelelor de utilități în zonă, și care pot fi puse la dispoziția locatarilor sub aspectul flexibilizării tarifului”, în momentul disponibilității, pentru fiecare bun supus închirierii/subconcesionării, conform Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 12/07.04.2016.

Compania pune la dispoziția evaluatorului toate documentațiile tehnice și datele economice pe care le deține cu privire la terenurile supuse evaluării, precum și orice alte informații care pot fi relevante pentru realizarea evaluării și însoțește evaluatorul în teren în vederea vizionării activului.

În vederea stabilirii tarifului minim de închiriere/subconcesionare, se utilizează următoarele informații:

- Aria de piață (extravilan/intravilan, acces la utilități, acces la bun etc.)
- Istoricul terenului
- Zonarea
- Amplasament
- Caracteristicile tehnice ale terenului
- Vecinătăți
- Localizare
- Venituri și cheltuieli
- Impozite și taxe
- Date despre proprietăți comparabile.

Analiza datelor cuprinde:

- Analiza de piață
Sunt investigate aspecte legate de situația economico-socială și dezvoltarea zonei în care se află terenul, prezența investitorilor în zonă, tenduri ale ultimilor ani, cererea specifică și oferta competitivă pentru tipul de proprietate delimitat, echilibrul pieței (echilibrul între cerere și ofertă), plaja de valori oferite spre vânzare pentru terenuri similare, riscul de vandabilitate.
- Analiza celei mai bune utilizări (CMBU).

Evaluarea cuprinde:

- Analiza CMBU a terenului
- Metoda comparației de piață
- Analiza rezultatelor și concluzia asupra valorii
- Stabilirea tarifului minim de închiriere.

Tariful minim de închiriere/ subconcesionare se determină pe metoda capitalizării veniturilor:

Valoarea proprietății = Venit net / rata de capitalizare

Venit net proprietate = Venit brut potențial proprietate – Cheltuieli de exploatare proprietate

Venit brut potențial = Venit brut * (1 - Gradul de neocupare)

Pentru determinarea ratei de capitalizare pentru teren s-a pornit de la relația (Appraisal Institute):



$C \text{ proprietate} = r \times C \text{ teren} + (1 - r) \times C \text{ construcție}$
 Unde : r rata valorii terenului la valoarea proprietății
 Rezultă astfel:

$$C \text{ proprietate} - (1 - r) C \text{ construcție}$$

$$C \text{ teren} = \frac{\text{-----}}{r}$$

În lipsa informațiilor de piață, se poate aplica și metoda construcției în trepte.

Tariful de închiriere/ subconcesionare aprobat reprezintă tariful minim de pornire a licitației publice cu strigare.

Pe baza tarifului licitat se calculează valoarea chiriei/ redevenței, astfel:

$$(\text{suprafața}) \text{ MP} \times (\text{tarif}) \text{ EURO/ MP/ LUNĂ} = (\text{valoare chirie/ redevență}) \text{ EURO/ LUNĂ}$$

În vederea îndeplinirii unor criterii de performanță de către operatorii portuari, în conformitate cu art. 33 lit. c) din OG nr. 22/1999, au fost aprobate valori ale indicatorului de utilizare platforme portuare specifice fiecărui port aparținând CN ACN SA.

Valoarea chiriei se poate ajusta, în sensul creșterii sau diminuării acesteia, la finele fiecărui an calendaristic, la încetarea sau la rezilierea contractului, în funcție de tonele marfă operate pe bunul închiriat.

Grilele de actualizare a tarifului în funcție de depozitarea mărfurilor aflate în tranzit pe canalele navigabile (încarcate sau descarcate în/ din navele ce tranzitează canalele navigabile), în porturile de pe CDMN și CPAMN sunt următoarele:

1. Portul Luminița

<u>Indicator utilizare platformă</u> Tone/ m ² /an	>7	6-7	5-6	4-5	4	4-3	3-2	2-1	<1
Tarif(fără TVA) Euro/ m ² /lună	0,60x Tarif	0,70x Tarif	0,80x Tarif	0,90x Tarif	Tarif	1,25x Tarif	1,50x Tarif	1,75x Tarif	2,00x Tarif

2. Portul Basarabi

<u>Indicator utilizare platformă</u> Tone/ m ² /an	>24	21-24	18-21	15-18	15	15-12	12-9	9-6	<6
Tarif(fără TVA) Euro/ m ² /lună	0,60x Tarif	0,70x Tarif	0,80x Tarif	0,90x Tarif	Tarif	1,25x Tarif	1,50x Tarif	1,75x Tarif	2,00x Tarif



3. Portul Ovidiu

<u>Indicator utilizare platformă</u> Tone/ m ² /an	>33	29-33	25-29	21-25	21	21-17	17-13	13-9	<9
Tarif(fără TVA) Euro/ m ² /lună	0,60x Tarif	0,70x Tarif	0,80x Tarif	0,90x Tarif	Tarif	1,25x Tarif	1,50x Tarif	1,75x Tarif	2,00x Tarif

4. Portul Medgidia

<u>Indicator utilizare platformă</u> Tone/mp/an	>11	9 - 10	8 -9	7 - 8	7	7- 5	5 - 4	4 -3	<2
Tarif (fără TVA) Euro/mp/lună	0,60x Tarif	0,70x Tarif	0,80x Tarif	0,90x Tarif	Tarif	1,25x Tarif	1,50x Tarif	1,75x Tarif	2,00x Tarif

Pentru stabilirea coeficientului indicatorului de depozitare optim, se face o medie aritmetică a cantităților de marfă (tone) depozitate în ultimii 10 ani pentru fiecare port în parte (X tone/an), care se raportează la suprafața totală aferentă cheurilor verticale operabile a fiecărui port în parte (Y m²).

Astfel, formula de calcul pentru determinarea indicatorului de depozitare optim este:

$$X \text{ tone/ an} : Y \text{ m}^2 = Z \text{ tone/ m}^2 / \text{an.}$$

8.4.2 Norma de fundamentare a tarifului pentru acordarea avizului pentru executarea de lucrări în zona Canal Dunăre-București

Pentru executarea de lucrări în zona de protecție a Canalului Dunăre – București, pe obiectivul *Amenajarea râului Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe*, este necesară emiterea avizelor pentru impunerea respectării unor condiții de natură juridică și tehnică specifice genului de lucrări solicitate a fi executate în zona de protecție.

Solicitantul avizului pentru execuția de lucrări poate fi orice persoană fizică sau juridică care depune o documentație tehnică în vederea obținerii avizului pentru efectuarea oricărei lucrări, amenajări, consolidări și construcții în zona de siguranță și protecție a canalului.

Avizul reprezintă documentul care aprobă, cu respectarea anumitor condiții, efectuarea oricăror lucrări, amenajări, consolidări și construcții în zona de siguranță și protecție a canalului.

Tariful aferent avizului pentru execuția de lucrări pe obiectivul *Amenajarea râului Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe* s-a fundamentat pe baza datelor din contabilitatea economico-financiară, după cum urmează:

8.4.2.1 Tarif emitere aviz persoane juridice

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durăță
1.	Consultare compartimente de specialitate	1 oră
2.	Analiză documentație depusă	10 ore



3.	Vizionare amplasament	8 ore
4.	Adresă răspuns completare/revizuire documentație	1 oră
5.	Pregătirea documentației în vederea avizării în CTE	4 ore
6.	Redactarea avizului final	1 oră
7.	Redactare adresă comunicare MT	1 oră
	Total	26 ore

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/lună
- Salariu mediu orar lei/ oră
- Contribuții lei/ oră

Cheltuieli deplasare:

- Combustibil consum normal
- Taxe trecere pod lei
- Cheltuieli poștale lei
- Consumabile lei

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.2.2 Tarif emitere aviz persoane fizice

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durață
1.	Consultare compartimente de specialitate	30 min.
2.	Analiza documentație depusă	1 oră
3.	Vizionare amplasament	8 ore
4.	Adresă raspuns completare/revizuire documentație	30 min.
5.	Pregatirea documentației în vederea avizării în CTE	1 oră
6.	Redactarea avizului final	30 min.
7.	Redactare adresă comunicare MT	30 min.
	Total	12 ore



Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/ lună
- Salariu mediu orar lei/ oră
- Contribuții lei/ oră

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.3.2 Tarif pentru reavizarea acceptului pentru desfășurarea operațiunii conexe activităților de transport naval (buncherare, curățare și degazarea tancurilor navelor și curățarea hambarelor și magaziiilor navelor)

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durată
1.	Analiză solicitare și documentație depusă, în cazul în care au apărut modificări	2 ore
2.	Întocmire documente plată	1 oră
3.	Reavizare accept pentru desfășurarea operațiunii conexe activităților de transport naval	1 oră
	Total	4 ore

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/ lună
- Salariu mediu orar lei/ oră
- Contribuții lei/ oră

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.4 Norma de fundamentare a tarifului pentru acordarea avizului pentru executarea de lucrări în zona CDMN și CPAMN

Pentru executarea de lucrări în zona de protecție a canalelor navigabile, în baza Ordonanței Guvernului nr. 79/2000 privind regimul navigației pe Canalul Dunăre - Marea Neagră și Canalul Poarta Albă - Midia, Năvodari și a Legii nr. 55/2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 79/2000, este necesară emiterea avizelor pentru impunerea respectării unor condiții de natură juridică și tehnică specifice genului de lucrări solicitate a fi executate în zona de protecție a canalelor navigabile.

Solicitantul avizului pentru execuția de lucrări poate fi persoană fizică sau juridică care depune o documentație tehnică în vederea obținerii avizului pentru efectuarea oricărei lucrări, amenajări, consolidări și construcții în zona de siguranță și protecție a canalelor navigabile.

Avizul reprezintă documentul care aprobă, cu respectarea anumitor condiții, efectuarea oricăror lucrări, amenajări, consolidări și construcții în zona de siguranță și protecție a canalelor navigabile.



Tariful pentru avizul pentru execuția de lucrări pe Canalul Dunăre - Marea Neagră și Canalul Poarta Albă Midia, Năvodari s-a fundamentat pe baza datelor din contabilitatea economico-financiară, după cum urmează:

8.4.4.1 Tarif emitere aviz persoane juridice

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durăță
1.	Consultare compartimente de specialitate	1 oră
2.	Analiză documentație depusă	10 ore
3.	Vizionare amplasament	2 ore
4.	Adresă răspuns completare/revizuire documentație	1 oră
5.	Pregătirea documentației în vederea avizării în CTE	4 ore
6.	Redactarea avizului final	1 oră
7.	Redactare adresă comunicare MT	1 oră
	Total	20

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/lună
- Salariu mediu orar lei/oră
- Contribuții lei/oră

Cheltuieli deplasare:

- Combustibil consum normal
- Cheltuieli poștale lei
- Consumabile lei

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)



8.4.4.2 Tarif emitere aviz persoane fizice

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durață
1.	Consultare compartimente de specialitate	30 min
2.	Analiză documentație depusă	1 oră
3.	Vizionare amplasament	2 ore
4.	Adresă răspuns completare/revizuire documentație	30 min
5.	Pregătirea documentației în vederea avizării în CTE	1 oră 30 min
6.	Redactarea avizului final	1 oră
7.	Redactare adresă comunicare MT	30 min
	Total	7

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/lună
- Salariu mediu orar lei/oră
- Contribuții lei/oră

Cheltuieli deplasare:

- Combustibil consum normal
- Cheltuieli poștale lei
- Consumabile lei

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.5 Norma de fundamentare a tarifului pentru acces permis auto în porturi

Pentru stabilirea tarifelor de acces auto în porturile administrate de Companie, vor fi avute în vedere următoarele elemente de cheltuieli.

- Cheltuieli directe ale porturilor pentru care se eliberează permis de acces auto;
- Cheltuielile de administrație din porturile pentru care se eliberează permis acces auto;
- Ponderea veniturilor obținute de porturi din vânzarea permiselor de acces în total venituri anul precedent;
- Numărul de autovehicule și tonajul acestora, care au primit permis de acces auto în anul precedent.

Formula după care se va calcula tariful pentru permisele de acces este următoarea:



$$(Ch.D + Ch.A) \times \left(\frac{VPA}{TVP} \right) = Ch.PA$$

Se obțin cheltuielile efectuate cu permisele auto:

$$Ch/TC = Ch.PA/TCA$$

$$Ch/TC 1 = Ch/TC * \text{marjă profit (7\%)}$$

$$Ch/TC 2 = Ch/TC * \text{IPC (septembrie 2019)}$$

$$Ch/TC_{FINAL} = Ch/TC + Ch/TC 1 + Ch/TC 2$$

În care:

Ch.D: cheltuieli directe ale porturilor în anul precedent;

Ch.A: cheltuieli de administrație în anul precedent;

TVP: total venituri ale porturilor în anul precedent;

VPA: venituri din permise de acces în anul precedent;

Ch.PA: cheltuielile aferente permiselor de acces în anul precedent;

TCA: tone capacitate ale autovehiculelor pentru care s-au eliberat permise de acces în anul precedent;

Ch/TC: cheltuieli pe tone capacitate

Valoarea cheltuielilor pe tonă capacitate se vor înmulți cu tonele capacitate ale vehiculelor împărțite pe clase, astfel :

- Autoturism $\leq 3.5t$
- Autoutilitară $\leq 7.5t$
- Autobasculantă $\leq 12t$
- Autoturiri $\geq 30t$.

Tarifele sunt prezentate pe zi/luna/an.

8.4.6 Norma de fundamentare a tarifului pentru eliberarea/ preschimbarea și vizarea carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari

Munca în porturi este reglementată de OG nr. 22/1999, OMTI nr. 252 din 2011 pentru aprobarea metodologiei de eliberare a carnetelor de lucru în port și de înregistrare a muncitorilor portuari, de legislația muncii și de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Munca specifică în porturi este prestată de muncitorii portuari.

Constituie muncă specifică în porturi operațiunile de încărcare/descărcare a mărfurilor și/sau a containerelor în și din nave, de manipulare în și din magaziile portuare sau în și din alte mijloace de transport, de depozitare, stivuire, amarare, sortare, paletizare, pachetizare, containerizare, slinguire, înșăcuire a mărfurilor, precum și operațiunile de curățare a hambarelor și a magaziilor navelor, efectuate manual sau mecanizat.

Muncitorii portuari își desfășoară activitatea în port numai dacă sunt înregistrați și dețin carnet de lucru.

CNACN SA înregistrează fiecare muncitor portuar în baza unei solicitări scrise din partea agenției sau a angajatorului cu care respectivul muncitor portuar are contract de muncă înregistrat la Inspectoratul Teritorial de Muncă.

Carnetul de lucru eliberat este valabil numai în portul respectiv, pe perioada în care muncitorul portuar are încheiat contract individual de muncă cu operatorul economic care a solicitat înregistrarea sa sau pentru perioada în care acesta este înscris în cadrul agenției înființate potrivit art. 64 din OG nr. 22/1999.



Carnetul de lucru în port are dimensiunile de 9 cm x 13 cm, are seria și numărul tipărite pe fiecare pagină, se păstrează de către titular și este valabil o perioadă de 28 de ani, cu obligativitatea de a obține viza anuală.

Pentru eliberarea și avizarea carnetului de lucru în port se percep tarife stabilite de CNACN SA, fundamentate pe baza datelor din contabilitatea economico-financiară, după cum urmează:

8.4.6.1 Tarif pentru eliberarea/ preschimbarea carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durăță
1.	Analiză/ verificare solicitare	5 minute
2.	Completare Registru de evidență	10 minute
3.	Completare carnet de lucru	15 minute
	Total	30 minute

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/ lună
- Salariu mediu orar lei/ oră
- Contribuții lei/ oră

Cheltuieli tipizat lei

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.6.2 Tarif pentru avizarea anuală a carnetelor de lucru în port pentru muncitorii portuari

I. CHELTUIELI DIRECTE

Nr. crt.	Activități	Durăță
1.	Analiză/ verificare solicitare	5 minute
2.	Completare Registru evidență	10 minute
3.	Vizare carnet de lucru	5 minute
	Total	20 minute

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/ lună
- Salariu mediu orar lei/ oră
- Contribuții lei/ oră

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)



III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.7 Norma de fundamentare tarif acces pentru prestări servicii asistență la navă

Nr. crt.	Activități	Durată
1.	Analiza verificare documente pentru avizare activitate de pilotaj, completare evidente și arhivare documente	20 minute
2.	Transmitere prin telefon de informații despre poziția navei	10 minute
3.	Anunțarea sosirii pilotului la bord, transmiterea datelor, solicitarea de informații despre programare, trafic, întâlniri, operare PC	15 minute
4.	Transmitere informații ieșire de pe canal, anunțare debarcare pilot	10 minute
5.	Operațiuni facturare	15 minute
	Total	70 minute

Cheltuieli salariale:

- Salariu mediu brut Companie lei/ lună

- Salariu mediu orar lei/ oră

- Nr.angajati

- Contribuții lei/ oră

Cheltuieli tipizat lei

II. CHELTUIELI INDIRECTE (10%)

III. MARJA PROFIT (7%)

IV. RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)

8.4.8 Norma de fundamentare tarif minim tranzitare cu ecluzare nave

CHELTUIELI MATERIALE	a
CHELTUIELI CU SERVICII	b
CHELTUIELI CU MUNCA VIE	c
CHELTUIELI DIRECTE	$d = a+b+c$
CHELTUIELI INDIRECTE	$e = \%d$
CHELTUIELI ADM. GENERALĂ	$f = \%(d+e)$
TOTAL CHELTUIELI	$g = d+e+f$
MARJA PROFIT (7%)	$h = 7\%*g$



RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)	$i = 4.4\% * g$
TARIF TRANZITARE CU ECLUZARE NAVE	$j = g+h+i$

8.4.9 Norma de fundamentare tarif minim tranzitare fără ecluzare nave

CHELTUIELI MATERIALE	c
CHELTUIELI CU SERVICII	b
CHELTUIELI CU MUNCA VIE	c
CHELTUIELI DIRECTE	$d = a+b+c$
CHELTUIELI INDIRECTE	$e = \%d$
CHELTUIELI ADM. GENERALĂ	$f = \%(d+e)$
TOTAL CHELTUIELI	$g = d+e+f$
MARJA PROFIT (7%)	$h = 7\% * g$
RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)	$i = 4.4\% * g$
TARIF TRANZITARE FĂRĂ ECLUZARE NAVE	$j = g+h+i$

8.4.10 Norma de fundamentare tarif minim tranzitare cu/fără ecluzare nave de agrement

CHELTUIELI MATERIALE	a
CHELTUIELI CU SERVICII	b
CHELTUIELI CU MUNCA VIE	c
CHELTUIELI DIRECTE	$d = a+b+c$
CHELTUIELI INDIRECTE	$e = \%d$
CHELTUIELI ADM. GENERALĂ	$f = \%(d+e)$
TOTAL CHELTUIELI	$g = d+e+f$
MARJA PROFIT (7%)	$h = 7\% * g$
RATA INFLAȚIEI - IPC (septembrie an curent)	$i = 4.4\% * g$
TARIF TRANZITARE CU/FĂRĂ ECLUZARE NAVE DE AGREMENT	$j = g+h+i$

8.4.11 Refurnizare utilități

Pentru furnizarea utilităților către subconsumatori, compania va percepe tariful facturat de furnizorul utilității cu care Compania are încheiat contract de furnizare, la care va aplica un procent de 7% pentru acoperirea cheltuielilor cu uzura și întreținerea propriilor instalații prin care trec utilitățile ce fac obiectul furnizării.

Utilitățile care fac obiectul furnizării sunt apa potabilă și energia electrică, termică.



9 Definiții

- Apa gravitațională** - volumul de apă introdus în canalele navigabile prin SPC, când cota nivelului amonte (nivelul Dunării) este mai mare de + 8,40 mrMB. Mod de interpretare: 0 mrMN (metri reper Marea Neagră la Constanța) = +4,37 mrMB; +8,40 mrMB = +4,03 mrMN la Constanța; Nivelele apelor din Dunare și canalele navigabile se măsoară cu Mira de nivel;
- Apa pompată** – volumul de apă introdus în canalele navigabile prin SPC, când nivelul amonte (nivelul Dunării) este mai mic decât nivelul aval (nivelul CDMN) și se realizează prin funcționarea pompelor cu consum de energie electrică;
- Apa prelevată** - volumul de apă introdus prin SPC și asigurarea tranzitării acestuia la nivel de exploatare prin canalele navigabile până la punctul de priză al beneficiarului. Schema hidrotehnică adoptată pentru canalele navigabile are un caracter complex, fiind dimensionată să satisfacă necesarul de consum, cu destinația de folosință, pentru navigație, producerea de energie electrică, potabilizare, agricultură, alimentare cu apă industrială prin asigurarea unui nivel de exploatare, precum și restituții de ape uzate și epurate și ape pluviale. SPC Cernavodă introduce apa în CDMN și CPAMN în funcție de necesarul de consum și nivelul apei din Dunăre, prin 3 moduri de funcționare: pompare; sifonare; gravitațional; Regulamentele pentru gospodărirea calitativa și cantitativă a apelor din canalele navigabile, precum și regulamentele pentru întreținerea și exploatarea canalelor navigabile sunt documente publice și pot fi consultate pe site-ul companiei www.acn.ro – secțiunea Regulamente.
- Apa sifonată** – volumul de apă introdus în canalele navigabile prin SPC, când diferența dintre nivelul amonte (nivelul Dunării) față de nivelul aval CDMN este de maxim 3 metri și se realizează prin funcționarea pompelor cu consum nesemnificativ de energie electrică;
- Apa tranzitată**- apa tranzitată pentru asigurare nivel de exploatare – navigație agricultura, apa industrială; apa tranzitată prin Bieful I CDMN, folosită de CNE Cernavodă, pentru răcirea reactoarelor nucleare (Centrala Nucleo-Electrică Cernavodă este amplasată în Bieful I CDMN, pe canalul de derivație. În bieful I, între Dunăre și ecluza Cernavodă apa are legatură directă cu Dunărea, iar nivelul de apă corespunde regimului de curgere liberă pe Dunăre); apa tranzitată pentru producerea energiei electrice prin Microhidrocentralele de la Agigea (funcționarea Microhidrocentralelor de la Agigea se face numai când nivelul apei din Dunăre asigură curgere gravitațională în CDMN).
- Armator** – proprietar al unei nave;
- Bazin portuar** – suprafață de apă în incinta unui port destinată staționării navelor pentru încărcare, descărcare și alimentare (bazin de operații) sau manevrarea la intrarea și ieșirea navelor din port (bazin de manevră); bazinul portuar este o parte din acvatoriul unui port în care sunt asigurate condiții de staționare pentru nave.
- Bazinele portuare sunt de mai multe categorii: de manevră; de operare; cu destinații speciale (pentru șantiere de construcții și/sau reparații navale, pentru nave tehnice și de service) etc.
- Bief** – sector de canal la ale cărei extremități sau numai la o extremitate se produce o modificare accentuată a tipului de mișcare a apei sau a nivelului apei, provocată de elemente naturale sau artificiale- Regulament de exploatare CDMN anexa 1;



Cai putere - puterea totală a motoarelor principale;

Dană – porțiunea dintr-un front de acostare delimitată și numeroată convențional, având o lungime convenabilă pentru acostarea unei nave- Regulament de exploatare CDMN anexa 1;

Dimensiunile navei: Pescajul navei - T_{max} – (draught)- distanța măsurată în planul transversal al cuplului maestru între planul de baza și planul liniei de maxină încărcătură.

Dimensiunile navei: Lățimea maximă B_{max} (moulded breadth)- distanța măsurată în planul transversal al cuplului maestru, după o direcție orizontală, între punctele de intersecție ale selaturii punții în plan transversal cu liniile bordurilor.

Dimensiunile navei: Lungimea (L)- lungimea maximă a construcției navale, inclusiv alte instalații fixe; este distanța măsurată în plan diametral după o direcție orizontală între punctele extreme pupa și prova ale navei;

Lățimea (B) - distanța măsurată în planul cuplului maestru, pe linia plutirii de maxină încărcare, între punctele de intersecție ale acesteia cu liniile bordurilor.

Pescajul (D)-distanța pe verticală între planul chilei și planul liniei de plutire a navei la o anumită încărcare. Se citește pe scările de pescaj de la prova, pupa și centrul navei și caracterizează afundarea navei în apă de o anumită densitate.

Dimensiunile navei: Lungimea maximă L_{max} (length over all - LOA) este distanța măsurată în plan diametral după o direcție orizontală între punctele extreme pupa și prova ale navei.

Dragaj – săpare a fundului unei ape cu ajutorul dragelor și înlăturarea materialelor rezultate, în vederea înlesnirii navigației, a executării unor lucrări etc;

Ecluză – construcție hidrotehnică situată între două biefuri ale unei căi navigabile destinată trecerii navelor de la nivelul unui bief, la nivelul diferit al celuilalt bief, prin modificarea nivelului de apă. – Regulament de exploatare CDMN anexa 1;

Elaborare de tarife - operațiunea de analiză a nivelului costurilor și a structurii acestora potrivit prezentelor norme metodologice.

Navă de agrement – orice ambarcațiune de orice tip, cu excepția motovehiculelor nautice, destinată a fi utilizată în scopuri sportive și recreative, având o lungime a corpului între 2,5 m și 24 m, indiferent de modul de propulsie;

Navă de pasageri fluviale - efectuează transporturi de pasageri în scop comercial între două sau mai multe porturi

Șenal – porțiune a canalelor navigabile nebalizată care asigură lățimea și adâncimea suficientă pentru navigația în siguranță a navelor în dublu sens și pătrunderea acestora în porturile adiacente.- definiție propusa pentru noul regulament de navigație;

Tonaj registru net - volumul total al spațiilor destinat încărcării mărfurilor și/sau cazării pasagerilor; spațiul eficient în exploatarea navei și în raport de această caracteristică se percepe taxele aferente pentru diferite servicii;

Tone capacitate - cantitatea maximă de marfă, măsurată în tone, care poate fi încărcată în unitatea navală – rezultă din documentele navei.

Mira de nivel - riglă verticală cu diviziuni speciale, care servește la măsurarea cotelor apelor.



10 Abrevieri

ANEVAR	Asociația Națională a Evaluatorilor Autorizați din România;
ANR	Autoritatea Navală Română.
CNE	Centrala Nucleară de la Cernavodă;
CDMN	Canal Dunăre Marea Neagră;
CEE	Comunitatea Economică Europeană
CFO	Capacitatea potențială de finanțare viitoare a întreprinderii, de remunerare a investițiilor viitoare
Ch Masuratori	Cheltuieli cu măsurătorile topo și hidrografice
ChA	Cheltuieli de Administrație în anul precedent;
CHAMO	Cheltuiala cu amortizarea ajustată cu amortizarea imobilizărilor provenite din fonduri nerambursabile UE
ChD	Cheltuieli directe ale porturilor în anul precedent;
CMBU	(Analiza) celei mai bune utilizări;
CN ACN SA	Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A.;
CN APM SA	Compania Națională Administrația Porturilor Constanța S.A.
CP	Cai putere (puterea totală a motoarelor principale);
CPAMN	Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari;
CSDN	Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval
CTE	Consiliul Tehnico-Economic;
GAPM	Serviciul gospodărire ape și protecția mediului;
H.G.	Hotărâre de Guvern;
INS	Institutul Național de Statistică;
I.P.T.A.N.A	Institutul de Proiectari pentru Transporturi Auto, Navale și Aeriene
IPC	Indicele Prețurilor de Consum;
LBD	Lungimea, lățimea, pescajul maxim al navei LBD
LOA	Lungimea maximă a construcției navale, inclusiv alte instalații fixe;
MPN	Marja profit net
mrMB	Metri reper Marea Baltică;
mrMN	Unitate de referință adoptată în Regulamentele de gospodărire ape, intretinere și exploatare a canalelor navigabile din proiectare și prin raportare la nivel Marea Neagră la Constanța.
MT	Ministerul Transporturilor;



OG	Ordonanță de Guvern;
OMTI	Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii
P. Ch	Ponderea cheltuielilor
RIS	River Information Services
RN	Rezultat net
Q	Cantitate tranzitată;
SPC	Stația de pompare complexă;
SPC	Statia de pompare complexa de la Cernavoda;
T AD	Tarif apă deversată;
T AP	Tarif apă prelevată;
T AT hidro	Tarif apă tranzitată hidro;
TC	Tone capacitate
TCA	Tone capacitate ale autovehiculelor pentru care s-au eliberat permise de acces în anul precedent;
Teheiaj	Tarif de cheiaj;
TESA	Tehnic, Economic și Socio-Administrativ
TRN	Tonaj registru net
Ttz	tarif de tranzitare;
TVP	Total venituri ale porturilor în anul precedent;
UE	Uniunea Europeană
VPA	Venituri din permise de acces în anul precedent;
WZ	Productivitatea zilnică

DIRECTOR GENERAL
Daniel GEORGESCU

DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR ECONOMIC
Cornelia POPESCU

DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECTOR EXECUTIV
Diana NICULESCU



**LISTA TARIFELOR CARE VOR FI PRESTATE DE CĂTRE
ADMINISTRAȚIE ÎNCEPÂND CU DATA DE 01.01.2020**

TARIFE			U.M.
1	A1	TRANZIT TC	LEI/TC
2	A2	TRANZIT TRN	LEI/TRN
3	A3	TRANZIT LBD	LEI/LBD
4	A4	TRANZIT CP	LEI/CP
5	B1	CHEIAJ TC	LEI/TC/ZI
6	B2	CHEIAJ TRN	LEI/TRN/ZI
7	B3	CHEIAJ LBD	LEI/CP/ZI
8	B4	CHEIAJ CP	LEI/LBD/ZI
9	C1	TARIF APĂ PRELEVATĂ	LEI/1000mc
10	C2	TARIF APĂ TRANZITATĂ HIDRO	LEI/1000mc
11	C3	TARIF APĂ TRANZITATĂ CNE	LEI/1000mc
12	C4	TARIF APĂ DEVERSATĂ	LEI/1000mc
13	D1	TARIF ÎNCHIRIERE	EURO/MP/LUNĂ
14	D2	TARIF SUBCONCESIUNE	EURO/MP/ LUNĂ
15	E1	TARIF PENTRU ACORDAREA AVIZULUI PENTRU EXECUTAREA DE LUCARI A P.J. IN ZONA C.D. – BUCUREȘTI	LEI/AVIZ
16	E2	TARIF PENTRU ACORDAREA AVIZULUI PENTRU EXECUTAREA DE LUCARI A P.F. IN ZONA C.D. – BUCUREȘTI	LEI/AVIZ
17	F1	TARIF PENTRU ELIBERAREA ACCEPTULUI PENTRU DESFĂȘURAREA OPERAȚIUNII CONEXE ACTIVITĂȚILOR DE TRANSPORT NAVAL (BUNCHERARE, CURĂȚARE ȘI DEGAZAREA TANCURILOR NAVELOR ȘI CURĂȚAREA HAMBARELOR ȘI MAGAZIILOR NAVELOR)	LEI/ACCEPT
18	F2	TARIF PENTRU REAVIZAREA ACCEPTULUI PENTRU DESFĂȘURAREA OPERAȚIUNII CONEXE ACTIVITĂȚILOR DE TRANSPORT NAVAL (BUNCHERARE, CURĂȚARE ȘI DEGAZAREA TANCURILOR NAVELOR ȘI CURĂȚAREA HAMBARELOR ȘI MAGAZIILOR NAVELOR)	LEI/ACCEPT



19	G1	TARIF PENTRU ACORDAREA AVIZULUI PENTRU EXECUTAREA DE LUCRARI A P.J. IN ZONA C.D.M.N ȘI CPAMN	LEI/AVIZ
20	G2	TARIF PENTRU ACORDAREA AVIZULUI PENTRU EXECUTAREA DE LUCRARI A P.F. IN ZONA C.D.M.N ȘI CPAMN	LEI/AVIZ
21	H1	TARIF PENTRU ACCES PERMIS AUTO ÎN PORTURI Permise acces zilnic	LEI/PERMIS
22	H2	TARIF PENTRU ACCES PERMIS AUTO ÎN PORTURI Permise acces lună	LEI/PERMIS
23	H3	TARIF PENTRU ACCES PERMIS AUTO ÎN PORTURI Permise acces an	LEI/PERMIS
24	I1	TARIF PENTRU ELIBERAREA/PRESCHIMBAREA CARNETELOR DE LUCRU ÎN PORT PENTRU MUNCITORII PORTUARI	LEI/CARNET
25	I2	TARIF PENTRU AVIZAREA ANUALĂ A CARNETELOR DE LUCRU ÎN PORT PENTRU MUNCITORII PORTUARI	LEI/CARNET
26	J	TARIF ACCES PENTRU PRESTĂRI SERVICII ASISTENȚĂ LA NAVA	LEI/ACCES
27	K	STRUCTURĂ COSTURI TARIF MINIM TRANZITARE CU ECLUZARE NAVE	LEI/NAVA
28	L	STRUCTURĂ COSTURI TARIF MINIM TRANZITARE FĂRĂ ECLUZARE NAVE	LEI/NAVA
29	M	STRUCTURĂ COSTURI TARIF MINIM TRANZITARE CU/FĂRĂ ECLUZARE NAVE DE AGREMENT	LEI/NAVA
30	N	TARIFE DE REFURNIZARE UTILITĂȚI ENERGIE APA	LEI/KWH LEI/MC



DIRECTOR GENERAL
 Daniel GEORGESCU

DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR ECONOMIC
 Cornelia POPESCU

DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECTOR EXECUTIV
 Diana NICULESCU

