



## **Studiu Consiliul Concurenței:**

# **MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII MARITIME, VITALĂ PENTRU CELE MAI IMPORTANTE PORTURI ROMÂNEȘTI DIN REȚEAUA TEN-T: CONSTANȚA ȘI GALAȚI**

Porturile Constanța și Galați pot deveni platforme importante de hub și tranzit la Marea Neagră, cu rol major în rețeaua de transport transeuropean (TEN-T), atrăgând fluxuri comerciale noi prin investiții în modernizare și digitalizare, se arată în studiul realizat de Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN) din cadrul Consiliului Concurenței.

CSDN a analizat, în cadrul studiului, 44 de activități relevante desfășurate în portul Constanța de către 639 de companii și 10 activități relevante desfășurate de 26 de firme din portul Galați.

Astfel, CSDN a constatat că traficul maritim din portul Constanța a crescut cu circa 12% în anul 2022, comparativ cu anul 2021, pe fondul războiului dintre Rusia și Ucraina, în timp ce traficul din portul Galați a scăzut, din cauza creșterii costurilor rutelor de transport maritim prin canalul Sulina, ca urmare a majorării prețului la combustibil și a asigurărilor în domeniul maritim. În acest context, fluxurile logistice de marfă s-au reconfigurat, fiind alese rute feroviare sau rutiere.

În primul trimestru al anului 2023, traficul de mărfuri a ajuns să reprezinte 54% în portul Constanța, respectiv 37% în portul Galați din traficul aferent anului 2022, pe fondul războiului de la granița României. Mărfurile sunt, însă, limitate, în cazul portului Constanța, la cinci mari categorii de produse, respectiv cereale, petrol brut, articole diverse, produse petroliere și minereuri, ponderea lor trecând de 76% în al doilea trimestru din 2023.

În portul Galați, minereurile/cărbunele/cocsul, laminatele, cerealele, fierul vechi și produsele petroliere sunt principalele mărfuri din traficul maritim, reprezentând peste 90% din total, în timp ce produsele de carieră și balastieră reprezintă, în trimestrul II 2023, 67% din traficul fluvial. În plus, traficul fluvial al materiilor prime descărcate în portul Galați a scăzut, iar capacitatea de producție a oțelului pe platforma siderurgică din port s-a redus, după ce importurile și exporturile de materii prime din Rusia au fost interzise.

Pentru a evita dependența porturilor de aceste mărfuri, CSDN recomandă atragerea de noi fluxuri comerciale, fapt ce se poate realiza prin modernizarea infrastructurii din cele două porturi, digitalizarea operațiunilor și scăderea tarifelor percepute de administrație.

## **Modernizarea infrastructurii**

CSDN recomandă modernizarea infrastructurii portului Constanța prin construirea de noi terminale portuare, extinderea danelor, adâncirea șenalelor de navigație și îmbunătățirea facilităților portuare pentru manipularea mărfurilor. De asemenea, dezvoltarea unui terminal



specializat pentru barje ar crește traficul de cereale, îngrășăminte, semințe uleioase și combustibili minerali solizi – mărfuri care sunt transportate, de obicei, pe barje.

La ora actuală, numărul navelor de mari dimensiuni este redus pentru că sunt puține dane specializate, aflate la adâncimi mari. În plus, există un număr limitat de companii cu echipamente tehnice ce pot opera cantități mari de mărfuri într-un timp redus.

### **Tarifele practicate în porturi**

În ceea ce privește prețurile practicate de companii în portul Constanța, acestea au crescut începând din 2022, iar tendința s-a menținut, cu câteva excepții, și în primele trei luni din 2023. Competitivitatea portului riscă, însă, să fie afectată de numărul mare de tarife ale administrației portuare, despre care companiile și asociațiile profesionale susțin că sunt prea ridicate față de alte porturi concurente.

Mai mult, modificarea frecventă a tarifelor stabilite de Administrația Porturilor Dunării Maritime (APDM) reprezintă un impediment și pentru atractivitatea portului Galați. În acest sens, Consiliul Concurenței recomandă simplificarea politicii tarifare a administrațiilor și diminuarea numărului de tarife practicate, pentru a reduce costurile de transport, ceea ce va crește traficul de mărfuri și va atrage noi fluxuri comerciale.

Totodată, este necesară stabilirea, printr-un act normativ, a unei marje rezonabile de profit, în contextul în care majoritatea administrațiilor portuare sunt organizate ca societăți comerciale, dar au un rol dublu, desfășurând atribuțiile de autoritate publică încredințate de stat și activități comerciale. Drept urmare, separarea celor două tipuri de activități este esențială.

### **Strategia de transport naval**

Printre recomandările realizate de Consiliul Concurenței se numără elaborarea unei strategii de transport naval care să integreze toate tipurile de transport: naval, feroviar și rutier, fiind necesară reabilitarea căilor ferate din port și conectarea lor cu infrastructura europeană. Astfel, timpul de tranzit și costurile de transport s-ar reduce, în beneficiul consumatorilor.

De asemenea, strategia ar trebui să valorifice potențialul de transport de care dispune România și să promoveze porturile naționale și serviciile oferite, dată fiind poziționarea ca platforme majore de hub și tranzit. În acest sens, trebuie finalizate Master Planurile de dezvoltare ale porturilor Constanța și Galați și monitorizate investițiile.

Astfel, în vederea stabilirii unei strategii unitare de dezvoltare, a unei strategii comerciale și a unui plan de investiții integrat, este importantă revizuirea modalității de administrare a infrastructurii de transport naval, pentru ca porturile să fie gestionate de o singură administrație. Recomandarea vine în contextul în care portul Galați este administrat atât de Administrația Porturilor Dunării Maritime, companie aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, cât și de Administrația Zonei Libere Galați, regie autonomă aflată sub autoritatea Consiliului local al municipiului Galați.

De asemenea, autoritatea de concurență mai recomandă **digitalizarea operațiunilor portuare**, implementarea de soluții de automatizare a fluxurilor de mărfuri și conectarea



comunității portuare publice și private. Digitalizarea activităților din porturi, inclusiv implementarea unui sistem Port Community System (PCS) care va eficientiza activitățile și procesele, va reduce timpii de lucru și va integra companiile de pe lanțul logistic. În plus, implementarea unor soluții informatizate de gestionare a traficului rutier, corelate cu crearea de parcări adiacente porturilor, ar descongiona traficul rutier din interiorul porturilor.

Referitor la cadrul normativ și la procedurile administrative din domeniul naval, acestea trebuie revizuite și simplificate, inclusiv prin adaptarea programului de lucru și creșterea numărului personalului alocat.

O altă recomandare vizează închirierea terenurilor portuare pe baza utilizării danelor de către companii, a strategiei comerciale și a planurilor de investiții ale administrațiilor portuare, pentru a facilita intrarea unor noi companii, crescând, în final, concurența. În prezent, închirierea terenurilor favorizează companiile care dețin elemente de suprastructură pe acele terenuri, ceea ce duce la încheierea unor contracte pe perioade mari de timp.

În vederea dezvoltării porturilor, Consiliul Concurenței încurajează implicarea sectorului privat și dezvoltarea parteneriatelor public-privat pentru atragerea de investiții în vederea modernizării și dezvoltării terminalelor existente, a danelor, pentru reconfigurarea spațiului neutilizat și acordarea de facilități pentru investiții, cu respectarea reglementărilor în materie de ajutor de stat.

Nu în ultimul rând, portul Constanța poate beneficia de statutul de hub regional dacă va atrage fluxuri de marfă de la Marea Caspică, ceea ce va crește volumul de mărfuri în tranzit și va dezvolta serviciile de transport intermodal.

Studiul privind „*Infrastructura principalelor servicii portuare, servicii conexe și activități economice relevante în cele mai importante porturi românești din rețeaua TEN-T: Constanța și Galați*” este disponibil pentru consultare publică pe site-ul autorității de concurență. Observațiile pot fi transmise până la data de 13.02.2024, prin e-mail, la adresa [directia.dst@consiliulconcurentei.ro](mailto:directia.dst@consiliulconcurentei.ro).

**Ianuarie 2024**

Tel.: 021.405.44.29

E-mail: [presa@consiliulconcurentei.ro](mailto:presa@consiliulconcurentei.ro)