

# Studiu de Fezabilitate pentru Proiectulu de Dezvoltare a Portului Constanța din România

Rezumat

Raport Final

Februarie 2002



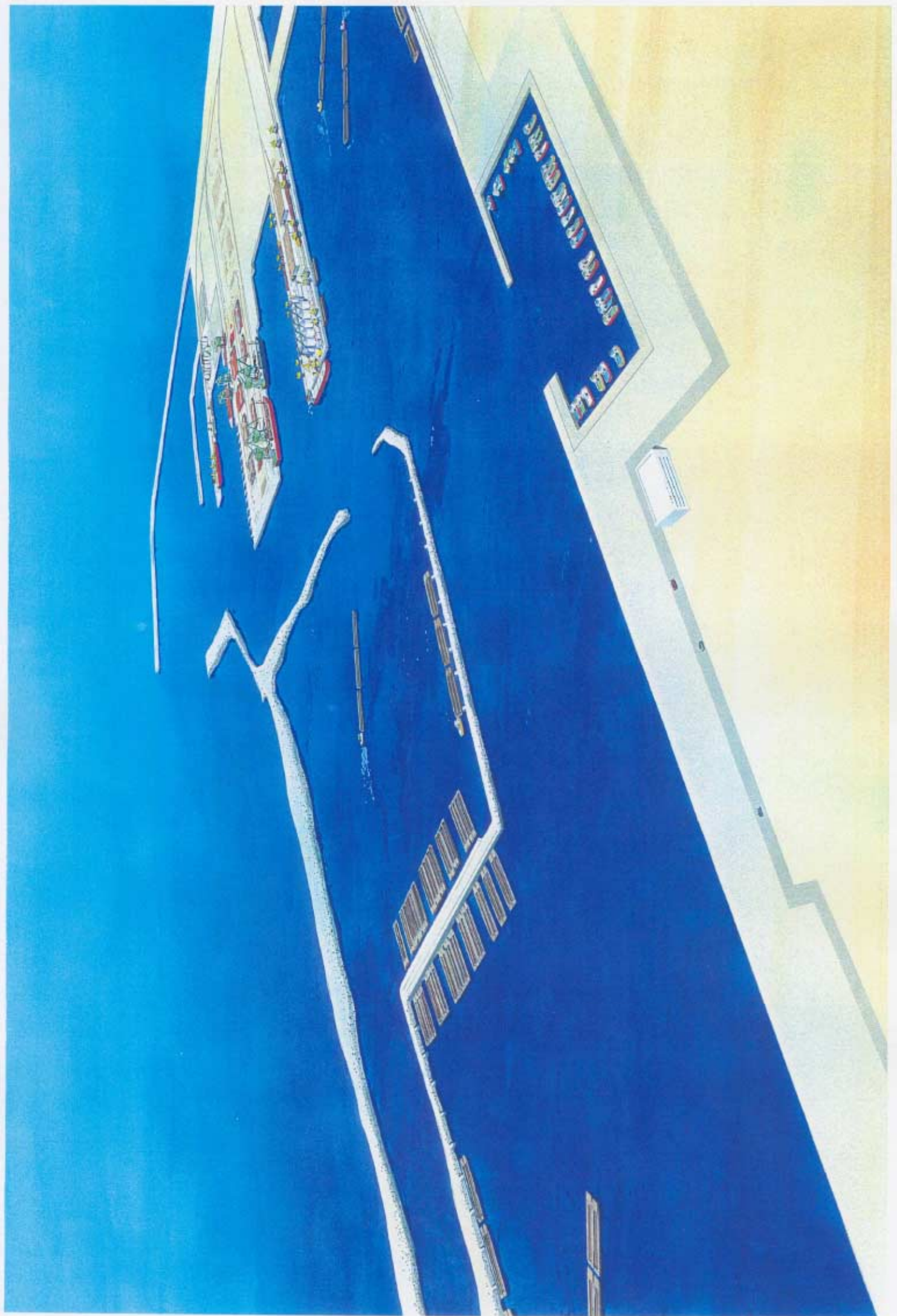
Cursa de Schimb  
US\$1.00 = Ro.Lei 26,000  
US\$1.00 = JP¥110.0  
(Din Decembrie 2000)

**Rezumat**

**Raport Final**

**Studiu de  
Fezabilitate  
pentru  
Proiectulu  
de Dezvoltare  
a Portului Constanța  
din România**

Februarie 2002





## PREFAȚĂ

Ca răspuns la solicitarea Guvernului României, Guvernul Japoniei a hotărât să realizeze „Studiul de Fezabilitate privind Proiectul de Dezvoltare a Portului Constanța din România” și a încredințat studiul Agenției Japoneze Internaționale de Cooperare (JICA).

JICA a selectat și trimis în România o echipă de studiu condusă de Dl. Fumio Kaneko de la Institutul Japonez de Dezvoltare a Zonelor de Coastă (OCDI), de trei ori între septembrie 2000 și noiembrie 2001.

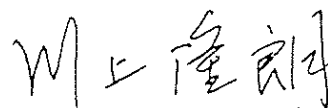
Echipa a purtat discuții cu oficialii de resort din Guvernul României și a realizat analize pe teren în zona de studiu.

La întoarcerea în Japonia, echipa a realizat alte studii în continuare și a întocmit prezentul raport final.

Sper că acest raport va fi util acestui proiect și îmbunătățirii relației prietenești dintre țările noastre.

În final, doresc să-mi exprim sincera apreciere față de oficialii de resort din Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței din Guvernul României, precum și față de alte autorități pentru sprijinul oferit echipei de studiu.

Februarie 2002



---

Takao Kawakami

Președinte

Agenția Japoneză Internațională de Cooperare

## NOTĂ DE ÎNAINȚARE

Februarie 2002

Domnului Takao Kawakami  
Președinte  
Agenția Japoneză Internațională de Cooperare

Stimate Domnule Saito,

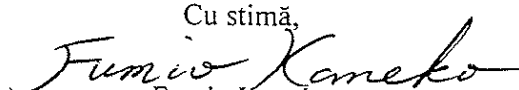
Am deosebită plăcere să vă înaintez prin prezenta Raportul Final al Studiului de Fezabilitate privind Proiectul de Dezvoltare a Portului Constanța din România.

Echipa de studiu de la Institutul Japonez de Dezvoltare a Zonelor de Coastă (OCDI) și de la Pacific Consultants International (PCI) a realizat analize în România în perioada septembrie 2000 și noiembrie 2001, conform contractului încheiat cu Agenția Japoneză Internațională de Cooperare.

Echipa de studiu a întocmit prezentul raport care include Planul Master, Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt și Studiul de Fezabilitate pentru Portul Constanța, prin cooperarea îndeaproape cu oficiali ai Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței din Guvernul României și cu alte autorități de resort.

În numele echipei de studiu, doresc să-mi exprim deosebită apreciere față de Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței și față de alte autorități pentru cooperarea, sprijinul și ospitalitatea oferită echipei de studiu.

Sunt de asemenea recunoscător Agenției Japoneze Internaționale de Cooperare, Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Terenurilor, Infrastructurii și Transporturilor și Ambasadei Japoniei în România pentru sugestiile și asistența oferite pe parcursul acestui studiu.

Cu stimă,  
  
Fumio Kaneko

Șef echipă pentru Studiul de Fezabilitate privind Proiectul  
de Dezvoltare a Portului Constanța din România

## **REZUMAT DE LUCRU**

### **I. INTRODUCERE**

#### **1. Introducere**

Ca răspuns la cererea Guvernului României, Guvernul Japoniei a decis să realizeze un Studiu de Fezabilitate privind Proiectul de Dezvoltare a Portului Constanța (denumit în continuare „Studiul”), în conformitate cu normele și reglementările în vigoare în Japonia.

În consecință, Studiul va fi realizat de Agenția Japoneză Internațională de Cooperare (denumită în continuare „JICA”), agenția oficială responsabilă cu implementarea programelor de cooperare tehnică ale Guvernului Japoniei, în strânsă cooperare cu autoritățile de resort din Guvernul României.

Studiul a fost realizat începând cu septembrie 2000, Echipa de Studiu înaintând în prealabil Raportul de Începere, Raportul de Progres I, Raportul Interimar și Raportul de Progres II.

Echipa de Studiu a întocmit prezentul Raport Final compilând toate constatările studiului și analizele de date. Echipa de Studiu a finalizat prezentul raport luând în considerare opiniile și comentariile Guvernului României.

#### **2. Fundamentarea Studiului**

Portul Constanța este cel mai mare și mai adânc port la Marea Neagră și sprijină industria și comerțul României. Are potențialul de a deveni principala poartă pentru coridorul Europa - Asia.

Începând din 1989, România și-a transformat economia într-un sistem economic de piață și acum dorește primirea în UE. UE a făcut eforturi să realizeze Rețeaua de Transport Trans-Europeană în cadrul căreia Portul Constanța este poziționat pe coridorul dintre Europa și Asia.

Pentru ca Portul Constanța să poată concura eficient principalele porturi europene situate la capătul Coridoarelor Trans-Europene și porturile de la Marea Neagră, el trebuie să poată primi nave de capacitate mai mare și să poată realiza rapid operațiunile și programările de nave. În acest sens, este necesară pregătirea unor instalații portuare eficiente, realizarea unui management și a unui sistem de operare eficient și îmbunătățirea nivelului serviciilor prin introducerea tehnologiilor IT. Prin întărirea competitivității internaționale, Portul



Constanța nu numai că va ajuta la dezvoltarea exporturilor naționale, dar va atrage și investiții străine, aceasta ducând mai departe la dezvoltarea economică a României.

### **3. Obiectivele Studiului**

În completarea fundamentării prezentate mai sus, Obiectivele Studiului sunt următoarele:

- (1) Întocmirea unui Plan Master pentru Portul Constanța, incluzând previziuni privind cererea și pregătirea Strategiei de Dezvoltare a Portului pentru perioada până în anul 2020.
- (2) Realizarea Studiului de Fezabilitate pentru proiectele propuse în Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt, pentru perioada până în anul 2010.

### **4. Primirea României în UE și politicile portuare ale UE**

România și UE au semnat Acordul European (care a devenit ulterior “Acordul de Asociere Europeană”) în februarie 1993. Acest acord se bazează pe viitoarea primire a României în UE. Acordul a intrat în vigoare în februarie 1995.

Acordurile de Asociere Europeană extind integrarea economică a UE către țările din Europa centrală și de răsărit, oferind condiții pentru libertatea de mișcare a muncitorilor, mărfurilor, serviciilor și capitalului. Scopul Acordurilor îl reprezintă pregătirea acestor țări pentru viitoarea lor accesare în UE prin aducerea sistemelor lor politice, sociale și economice mai aproape de sistemele UE.

România a depus cererea oficială pentru admiterea în UE în iunie 1995.

Accederea în UE a devenit principalul obiectiv național pentru România, iar România și-a reformat sistemul ei politic, economic și social pentru pregătirea intrării, inclusiv sistemul de transport și portuar.

Comisia UE, recunoscând că competitivitatea exporturilor europene depinde de un sistem de transport și portuar eficient și cu costuri justificate, și-a prezentat politica ei portuară de bază în fața Comunității în “Foaia Verde privind Porturile și Infrastructura Maritimă” în decembrie 1997.

În Foaia Verde, Comisia UE a menționat trei obiective majore pentru politicile portuare, după cum urmează:

- (1) Realizarea de investiții corespunzătoare în infrastructura portuară și în infrastructura de acces în port, în scopul integrării porturilor în rețeaua de transport trans-europeană multimodală.
- (2) Îmbunătățirea eficienței portuare prin măsuri cum ar fi proceduri de fluidizare în port, introducerea unor noi sisteme informatice, etc.

(3) Asigurarea concurenței libere și corecte în sectorul portuar, incluzând o liberalizare mai sistematică a pieței serviciilor portuare.

Obiectivele de mai sus, solicitate de Statele Membre, pot fi aplicate Statelor candidate, inclusiv României.

Luând în considerare obiectivele de mai sus, principalele puncte ale Studiului și recomandările pot fi rezumate astfel.

## II. Planul Master

### 1. Previziuni privind cererea

Tabelul 1 indică volumul de mărfuri manipulate în Portul Constanța în 1999, iar cererea de mărfuri prevăzută pentru 2010 și 2020, precum și cea pentru cereale și containere se estimează că vor crește substanțial.

Tabelul 1 Cererea de mărfuri prevăzută în Portul Constanța

	1999	2010	2020
Volum total de mărfuri	23.000	43.000	53.000 (mii tone)
Cereale	1.800	4.700	6.700 (mii tone)
Containere	85	380	790 (mii TEU)

### 2. Proiectele Planului Master

Pentru a face față cererii crescânde, sunt necesare extinderea Terminalului de Containere și construirea Terminalului de Cereale.

Pentru a îmbunătăți operațiunile portuare, sunt necesare consolidarea terminalelor de export a produselor din oțel, a terminalelor de export cherestea, precum și reorganizarea terminalelor de mărfuri generale.

Pentru a îmbunătăți accesul în port, sunt necesare îmbunătățirea unui terminal pentru barje, a drumurilor din port și a conectivității cu transportul pe cale ferată.

Referitor la Terminalul de Containere, cererea prevăzută pentru 2020 poate fi îndeplinită prin adăugarea unei dane la actualul Proiect pentru Terminalul de Containere (Faza 1) la Dana 2 din Portul Sudic.

Referitor la căile ferate, bifurcațiile de cale ferată sunt prelungite până aproape la toate cheiurile din Portul Constanța, iar actuala capacitate a căilor ferate poate face față viitoarei cereri de mărfuri din Planul Master.

Tabelul 2 prezintă proiectele incluse în Planul Master, în Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt și în Studiul de Fezabilitate.

Tabelul 2 Proiectele din Planul Master, Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt și Studiul de Fezabilitate

Proiecte		Plan Master	Plan pe termen scurt	Studiu de fezabilitate
Cerere legată de trafic	Extinderea terminalului de containere	○		
	Construirea terminalului de cereale	○	○	○
Îmbunătățirea operațiunilor portuare	Consolidarea terminalului de produse din oțel	○		
	Consolidarea terminalului pentru cherestea	○		
	Reorganizarea terminalelor de mărfuri generale	○		
Îmbunătățirea accesibilității transportului terestru	Îmbunătățirea terminalului de barje	○	○	○
	Îmbunătățirea drumurilor	○	○	
	Îmbunătățirea căilor ferate	○		

### **III. Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt**

Instalațiile portuare necesare până în 2010, anul țintă pentru Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt, sunt Terminalul de Cereale, Terminalul de Barje și drumurile din port.

Privitor la Terminalul de Barje, pentru a face față cererii de mărfuri din 2010, se recomandă construirea unui nou terminal la Dana 3 în Portul Sudic, care este aproape de gura Canalului Dunăre – Marea Neagră. Vasele mari pot staționa aici datorită adâncimii suficiente a apei.

Există de asemenea suficient spațiu la Dana 3 pentru o viitoare extindere.

Canalul reprezintă un mijloc de transport eficient din punct de vedere al costurilor și al protecției mediului, către țările central și est-europene din interiorul continentului.

Deși volumul de mărfuri de tranzit către și din aceste țări pe Canal a scăzut dramatic în ultimii ani din cauza evenimentelor din Iugoslavia, se prevede o redeschidere substanțială a Dunării în viitorul apropiat.

Pentru a utiliza tranzitul pe Canal într-un mod mai efektiv, este necesară construirea unor cheiuri pentru amararea barjelor și a remorcherelor /împingătoarelor, și construirea de bazine pentru dezmembrarea și formarea convoaielor de barje lângă gurile de apă ale Canalului.

Cu privire la drumurile din port, trebuie îmbunătățite drumurile care leagă porțile de chei. În particular, gradul de înclinare a drumurilor, precum și raza mică de curbură a drumului la poarta nr. 5 au creat probleme.

Pentru rezolvarea acestei situații este necesară construirea unui drum de deviere.

Tabelul 3 de mai jos prezintă instalațiile portuare care necesită îmbunătățiri în Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt.

Tabelul 3 Planul de îmbunătățire a instalațiilor din Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt

Proiecte în Planul Master (an țintă 2020)	Proiecte în Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt (an țintă 2010)
Extindere Terminal Containere	----- (o macara suplimentară va fi necesară pentru actualul proiect de la Dana S-2 în Portul Sudic)
Construire Terminal Cereale	Port Sud, Dana S-3 1 dană (300 m), 2 dane de barje (250 m), un siloz și o instalație de încărcare /descărcare
Îmbunătățire Terminal Barje	Port Sud Dane 1.800 m și dalbi 1.400 m pentru barje Cheiuri 450 m pentru împingătoare /remorchere
Îmbunătățire Drumuri	Port Nord Construirea unui drum de deviere (în jurul Porții 5)

#### IV. Evaluarea proiectului

Dintre proiectele de dezvoltare pe termen scurt, proiectul pentru terminalul de cereale și proiectul pentru terminalul de barje au fost selectate ca proiecte prioritare. Proiectul de îmbunătățire a drumurilor nu a fost selectat deoarece există unele studii anterioare referitoare la drumurile din port.

Tabelul 4 prezintă o scurtă descriere a terminalului de cereale și a celui de barje.

Tabelul 4      Prezentare terminal cereale și terminal barje

	Terminal cereale	Terminal barje
Localizare proiect	Port Sud, Dana 3	Portul Sudic lângă gura Canalului Dunăre – Marea Neagră
Descriere instalații	1 dană principală: 300 m 2 dane barje: 250 m Adâncime apă: 14 m Descărcare: 400 t/h x 2 Încărcare vas: 800 t/h x 2 Siloz: 5.000 t x 20	Cheiuri pentru barje: 1.800 m Dalbi pentru barje: 1.400 m Cheiuri pentru împingătoare /remorchere: 450 m
Capacitate instalație	2 milioane tone /an	17 milioane tone /an
Cost proiect (total)	98 milioane USD	32 milioane USD
Cost proiect (infrastructură)	34 milioane USD	32 milioane USD
Finalizare construcție	2007	2007

Pentru aceste proiecte s-a realizat studiul de fezabilitate, inclusiv o analiză economică, o analiză financiară și o analiză de impact de mediu.

Rata internă de rentabilitate economică (RIRE) pentru Proiectul Terminalului de Cereale și pentru Proiectul Terminalului de Barje s-a calculat la 18,9% și respectiv 23,9%, ceea ce înseamnă că proiectele sunt fezabile din punct de vedere economic.

Rata internă de rentabilitate financiară (RIRF) pentru Proiectul Terminalului de Cereale și pentru Proiectul Terminalului de Barje s-a calculat la 6,6% și respectiv 7,9%, ceea ce înseamnă că proiectele sunt fezabile din punct de vedere financiar.

În ceea ce privește rezultatul Analizei de Impact de Mediu, efectele potențiale și impactul asupra mediului înconjurător care derivă din construirea Terminalului de Cereale și a Terminalului de Barje sunt considerate ca acceptabile.

## **V. Administrarea și operațiunile portuare**

### **1. Fluidizarea procedurilor**

Trebuie eliminat controlul vamal complicat și de durată care se efectuează în prezent la bord de către funcționarii vamali.

În schimbul acestuia, întreaga zonă a portului trebuie concepută ca Port Franco, în care mărfurile de tranzit să fie libere de inspecție vamală, iar mărfurile importate să fie controlate vamal numai după descărcarea pe uscat.

### **2. Finanțarea investiției în port și politica de facturare**

Este nevoia ca Administrația Portului Constanța (APC) să realizeze într-o manieră corespunzătoare investiții în infrastructura portului, cum ar fi întreținerea și îmbunătățirea digurilor, cheiurilor și drumurilor, dragarea canalelor, etc.

În prezent aceste investiții nu sunt realizate corespunzător din cauza lipsei de fonduri a APC.

Va fi dificil pentru APC să mărească nivelul taxelor portuare, în speță Taxa de Intrare și Taxa de Doc care sunt impuse vaselor, din cauza puternicei concurențe a porturilor învecinate. În aceste condiții, trebuie re-examinată valoarea taxelor de închiriere.

În prezent, nivelul taxei de închiriere terenuri, pe care APC o primește de la utilizatorii de spații, cum ar fi operatorii portuari, este extrem de scăzut comparativ cu taxa de închiriere a spațiilor publice din zona învecinată.

În consecință, este necesar ca APC să mărească treptat taxa de închiriere terenuri, pentru a obține veniturile necesare investițiilor în infrastructura portului.

### **3. Implementarea unei politici competitive**

Privitor la structura de costuri a operatorilor terminalelor din Portul Constanța, taxa de închiriere a terenurilor este aproape nominală și, în general vorbind, costul cu deprecierea este mic datorită echipamentelor de manipulare mărfuri relativ vechi. Costurile cu forța de muncă



sunt de asemenea mici datorită salariilor mici. Acești factori îi ajută pe operatori să supraviețuiască în ciuda volumului anual mic de mărfuri.

Odată normalizată taxa de închiriere a terenurilor, acei operatori care nu pot obține suficiente venituri pentru a-și acoperi costurile crescute vor fi nevoiți să-și reducă activitățile sau să se retragă din afaceri.

Acești operatori vor fi înlocuiți de operatori mai eficienți și mai productivi, sau de antreprenori cu alte tipuri de activități, prin asigurarea unei concurențe libere și corecte și a accesului liber la piața serviciilor portuare.

De exemplu, în Portul Los Angeles, acei operatori care nu pot realiza volumul de mărfuri anual contractat sunt obligați fie să returneze o parte din terenul închiriat, fie să plătească o penalizare Autorității Portuare.

În ceea ce privește aplicarea noilor taxe de închiriere, aceeași valoare trebuie în principiu aplicată tuturor utilizatorilor de terenuri din port, fie că sunt acolo de mai mult timp, fie că sunt nou-veniți.

Dacă există diferențe mari între chiriile pe teren pentru terminalele existente și cele nou construite, cum ar fi Terminalul de Cereale, va fi greu de atras în Portul Constanța un nou operator pentru terminalul de cereale.

Pe de altă parte, dat fiind că va fi dificil de a crește cu mult chiria pe teren pentru terminalele existente, acest proces de normalizare a nivelului chiriei pe teren trebuie să fie realizat treptat.

Între timp trebuie recuperate costurile de realizare a noilor infrastructuri, cum ar fi Terminalul de Cereale.

În consecință, la ora actuală e nevoie să fie păstrate anumite diferențe între chiriile pe teren la terminalele existente și la cele nou construite, cum ar fi Terminalul de Cereale.

În cazul Terminalului de Export Cherestea și a Terminalului de Export Produse din Oțel consolidate, este de dorit a se evita monopolul și a se asigura libera și corecta concurență prin introducerea mai multor operatori la fiecare terminal.

#### **4. Planificarea portuară**

În ceea ce privește cadrul investițiilor în infrastructura portuară, este necesară consultarea cu autoritatea de planificare portuară și cu autoritatea administrativă a APC.

Planificarea portuară trebuie realizată de APC, care cunoaște Portul Constanța și care poate coordona diferitele interese ale utilizatorilor portului. Responsabil cu avizarea planului portului trebuie să fie MLPTL.

Cu privire la autoritatea administrativă a APC, dat fiind că o parte din terenul din apropierea cheiurilor din Portul Sudic aparțin Zonei Libere, este de estimat că planificarea portuară a APC care afectează o parte din Zona Liberă să fie atacată de concesionarii Zonei Libere.

Din punctul de vedere al planificării portuare, este de dorit ca APC să mențină o anumită autoritate de reglementare asupra terenului din Zona Liberă aproape de cheiuri.

## **5. Introducerea sistemului informatic**

APC a început introducerea treptată a unui sistem informatic.

APC a finalizat prima fază în aprilie 2001 și a creat o bază de date care include domenii ca nave în așteptare, volumul mărfurilor manipulate, operatorii manipulatori de mărfuri și principalii armatori /beneficiari.

Se estimează că APC va continua derularea acestui plan și că va ajunge în final la faza a treia și ultima.

## **6. Minimizarea riscurilor de proiect**

Se recomandă ca APC, în calitate de autoritate portuară, să realizeze infrastructura Terminalului de Cereale și o firmă privată care va exploata terminalul să fie responsabilă cu realizarea suprastructurii.

Operatorul terminalului trebuie să fie liber să aleagă echipamentele de manipulare a cerealelor și instalațiile de depozitare conform cu propriile sale nevoi, în scopul reducerii costurilor de investiții.

În scopul minimizării riscurilor aferente proiectului, este de dorit ca construirea infrastructurii Terminalului de Cereale să fie demarată după ce s-a stabilit operatorul Terminalului (o firmă de comerț agricol sau un operator de terminal care a obținut o garanție de la o firmă de comerț agricol).

# **VI. Concluzii și recomandări**

## **1. Concluzii**

(1) Instalațiile portuare necesare până în 2020, anul țintă a Planului Master, sunt următoarele:

Pentru a face față cererii în creștere, sunt necesare extinderea terminalului pentru containere și construirea terminalului de cereale.

Pentru a îmbunătăți operațiunile portuare, sunt necesare consolidarea terminalelor de export produse din oțel și a terminalelor de export cherestea, precum și reorganizarea terminalelor de mărfuri generale.

Pentru îmbunătățirea accesului în port, sunt necesare îmbunătățirea terminalului de barje, a drumurilor din port și a legăturilor cu sistemul de căi ferate.

(2) Instalațiile portuare necesare până în 2010, anul țintă al Planului de Dezvoltare pe Termen Scurt, sunt terminalul de cereale, îmbunătățirea unui terminal de barje și drumurile din port.

(3) Printre proiectele de dezvoltare pe termen scurt, Proiectul Terminalului de Cereale și Proiectul Terminalului de Barje reprezintă proiecte prioritare. Pentru aceste proiecte s-a realizat un studiu de fezabilitate.

Rentabilitatea economică a investiției pentru Proiectul Terminalului de Cereale și pentru Proiectul Terminalului de Barje s-a calculat la 18,9% și respectiv 23,9%, ceea ce înseamnă că proiectele sunt fezabile din punct de vedere economic.

Rentabilitatea financiară a investiției pentru Proiectul Terminalului de Cereale și pentru Proiectul Terminalului de Barje s-a calculat la 6,6% și respectiv 7,9%, ceea ce înseamnă că proiectele sunt fezabile din punct de vedere financiar.

## **2. Recomandări**

Pentru a îmbunătăți eficiența portuară, pentru a realiza investiții corespunzătoare în infrastructura portului și în infrastructura de acces în port și pentru a revitaliza activitățile portuare prin asigurarea concurenței libere și corecte, se recomandă adoptarea următoarelor măsuri.

(1) Pentru fluidizarea procedurilor în port, trebuie eliminat controlul vamal complicat și de durată care se efectuează în prezent la bordul vaselor de către funcționarii vamali. În schimb, întreaga zonă a portului trebuie concepută ca Port Franco.

(2) Pentru a-și asigura veniturile necesare pentru investițiile în infrastructura portului, este necesar ca APC să mărească treptat taxa de închiriere a terenurilor.

(3) Prin creșterea treptată a taxei de închiriere a terenurilor, se recomandă accelerarea concurenței pentru servicii portuare și asigurarea accesului liber la piața serviciilor portuare, ceea ce va revitaliza activitățile portuare.

În ceea ce privește aplicarea noilor chirii, aceeași valoare trebuie în principiu aplicată tuturor utilizatorilor de terenuri din port, fie că sunt acolo de mai mult timp, fie că sunt nou-veniți.

Totuși, la ora actuală trebuie păstrate anumite diferențe între chiriile pe teren la terminalele existente și la cele nou construite, cum ar fi Terminalul de Cereale.

În cazul Terminalului de Export Cherestea și a Terminalului de Export Produse din Oțel consolidate, este de dorit a se evita monopolul prin introducerea mai multor operatori la fiecare terminal.

(4) Planificarea portuară trebuie realizată de APC, care cunoaște Portul Constanța și care poate coordona diferitele interese ale utilizatorilor portului. Responsabil cu avizarea planului portului trebuie să fie MLPTL.

Din punctul de vedere al planificării portuare, este de dorit ca APC să mențină o anumită autoritate de reglementare asupra terenului din Zona Liberă aproape de cheiuri.

(5) Referitor la introducerea noilor sisteme informatice, se estimează că APC își va continua planul și că va finaliza faza a treia și ultima.

(6) În scopul minimizării riscurilor aferente proiectului terminalului de cereale, este de dorit ca construirea infrastructurii acestuia să fie demarată după ce s-a stabilit operatorul Terminalului.

## **Anexă – Organizarea Studiului**

### **(1) Echipa de Studiu**

(Nume)	(Responsabilități)
Dl. Fumio KANEKO	Șef echipă /politici portuare
Dl. Masao ICHINOSE	Planificare strategie portuară
Dl. Atsushi FUJII	Planificare instalații portuare
Dl. Toshihiko NAKANO	Planificare instalații portuare
Dl. Tomoo AMANO	Management portuar
Dl. Yuichiro IMAMURA	Analiză financiară
Dl. Makoto SAWAI	Dezvoltare regională
Dl. Manjunath CHANDRASEKHAR	Previziune cerere
Dl. CHUA Mok You	Planificare cerere
Dl. Kiminari TACHIYAMA	Analiză economic
Dl. Hiroyuki TATEYAMA	Condiții naturale

Dl. Mamoru AMEMIYA	Proiectare tehnică /estimare costuri /program construcții
Dl. Tominobu KAMEI	Echipamente manipulare mărfuri
Dl. Somasundaram JAYAMOHAN	Aspecte de mediu înconjurător
Dl. Kohji KOBUNE	Suport proiect
Dl. Eiji HASEBE	Coordonator
Dl. Shane REID	Coordonator
Dl. Shigehito SHIGA	Traducător

## **(2) Comitetul de lucru**

Dl. Gheorghe NAUMOF	Director General Adjunct, Direcția Generală pentru Transportul Maritim, Dunărean și pe Apele Interioare, MLPTL
Dl. Alexandru Șerban CUCU	Director General, Direcția Generală pentru Transportul Maritim, Dunărean și pe Apele Interioare, MLPTL
Dl. Radu KRAMER	Director General, Direcția Generală de Relații Economice și Bugetare, MLPTL
Dl. Mihai SABĂU	Director General, Direcția Generală pe Probleme Tehnice, Investiții, Proprietate Publică și Concesiuni, MLPTL
Dl. George MATEI	Director General, Direcția Generală de Management, Strategie, Informatică și Statistică, MLPTL
Dl. Mircea MARCU	Director General, Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța
Dl. Laurențiu MIRONESCU	Director General Adjunct, Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța

Dl. Gheorghe MOLDOVEANU

Director Tehnic,  
Compania Națională Administrația  
Porturilor Maritime Constanța

Dl. Ștefan SEVASTIAN

Director General,  
Compania Națională Administrarea  
Canalelor Navigabile

Dl. Constantin ȘUTEU

Director General,  
Utilități Publice – Administrația Zonei  
Libere Constanța Sud

Dl. Alin PILCA

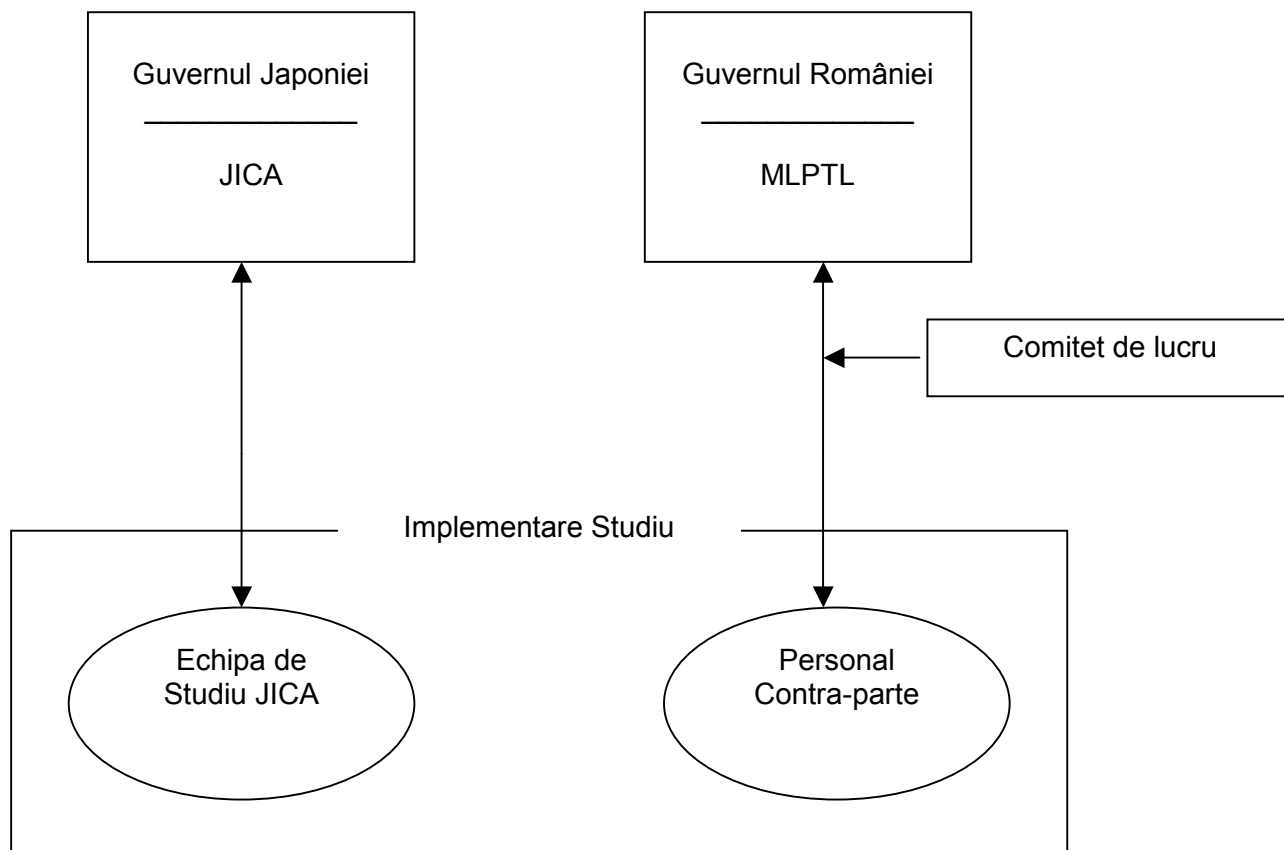
Biroul Vamal Constanța

Dl. Cornel IDU

Președinte,  
Asociația Agenților Navali Maritimi  
Constanța

Dl. Gheorghe BOTEA

Președinte,  
Asociația Firmelor Manipulare Mărfuri  
Constanța



## CUPRINS

<b>REZUMAT DE LUCRU</b> .....	1-1
<b>REZUMAT</b>	
<b>PARTEA I - SITUAȚIA ACTUALĂ</b>	
Capitolul 1 Condiții socio-economice .....	1-1
Capitolul 2 Condiții actuale în Portul Constanța .....	2-1
Capitolul 3 Deplasarea mărfurilor în Port .....	3-1
Capitolul 4 Administrația, managementul și operațiunile portuare .....	4-1
Capitolul 5 Rețeaua de transport a Portului Constanța .....	5-1
Capitolul 6 Condiții naturale în și în jurul Portului .....	6-1
Capitolul 7 Condiții de mediu în și în jurul Portului .....	7-1
Capitolul 8 Provocări pentru Portul Constanța .....	8-1
<b>PARTEA II - PLANUL MASTER (2020)</b>	
Capitolul 1 Strategia de dezvoltare a Portului Constanța .....	1-1
Capitolul 2 Cadrul socio-economic până în anul 2020 .....	2-1
Capitolul 3 Previziuni ale cererii de trafic .....	3-1
Capitolul 4 Transport pe uscat .....	4-1
Capitolul 5 Recomandări privind administrația portului pe termen lung .....	5-1
Capitolul 6 Planul Master a Portului Constanța .....	6-1
Capitolul 7 Proiect preliminar .....	7-1
Capitolul 8 Estimare preliminară a costurilor .....	8-1
Capitolul 9 Evaluare economică preliminară .....	9-1
Capitolul 10 Examinare inițială de mediu (EIM) .....	10-1

## **PARTEA III - PLANUL DE DEZVOLTARE PE TERMEN SCURT ȘI STUDIUL DE FEZABILITATE**

### **PARTEA A - PLANUL DE DEZVOLTARE PE TERMEN SCURT (2010)**

Capitolul 1 Conceptul Planului de Dezvoltare pe Termen Scurt .....	1-1
Capitolul 2 Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt (Proiectele S/F) .....	2-1
Capitolul 3 Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt (Alte proiecte) .....	3-1
Capitolul 4 Rezultatele Studiului privind Valurile .....	4-1
Capitolul 5 Recomandări privind managementul și operațiunile portuare pe termen scurt.....	5-1
Capitolul 6 Echipamente de manipulare mărfuri .....	6-1
Capitolul 7 Proiect preliminar privind principalele instalații portuare .....	7-1
Capitolul 8 Program de implementare .....	8-1
Capitolul 9 Estimare preliminară a costurilor .....	9-1

### **PARTEA B - STUDIUL DE FEZABILITATE PENTRU PROIECTELE PRIORITARE**

Capitolul 10 Analiza economică a proiectelor S/F .....	10-1
Capitolul 11 Analiza financiară a proiectelor S/F.....	11-1
Capitolul 12 Evaluarea Impactului de Mediu (EIM) pentru proiectele S/F.....	12-1
Capitolul 13 Rezumat și aspecte privind proiectele S/F .....	13-1



# REZUMAT

## **PARTEA I – SITUAȚIA ACTUALĂ**

## **Capitolul 1 Condiții socio-economice**

### **1.1 Condițiile socio-economice din România**

#### **1.1.1 Descriere generală a României**

##### (1) Istorie

România a fost ocupată de Uniunea Sovietică după al doilea război mondial, ceea ce a dus la crearea unei “republici populare” de tip comunist în 1947 și la abdicarea regelui. Lunga conducere a președintelui Nicolae CEAUȘESCU a devenit din ce în ce mai aberantă în anii '80. La sfârșitul anului 1989 Ceaușescu a fost răsturnat de la putere. Guvernele următoare au fost dominate de foștii comuniști până în 1996, an în care au fost aleși alți conducători în conformitate cu voința poporului. Mai sunt multe măsuri de restructurare economică de adoptat înainte ca România să poată fi admisă în UE.

##### (2) Geografie și topografie

România, cu o suprafață totală de 237.500 km<sup>2</sup>, este situată în sud-estul Europei, la Marea Neagră, și se învecinează cu Bulgaria, Ungaria, Moldova, Iugoslavia și Ucraina. Lungimea totală a frontierei este de 2.508 km. Conturul țării seamănă cu o elipsă, cu 514 km pe direcția nord-sud și 720 km pe direcția est-vest.

Fluviul Dunărea își parcurge aici ultimii 1.075 km din lungimea sa totală de 2.850 km, formând granița cu Bulgaria, Iugoslavia și Ucraina și străbătând partea de sud a teritoriului României.

##### (3) Clima

România are o climă temperat continentală cu patru anotimpuri. Verile sunt calde, cu temperaturi de până la 35 grade Celsius, dar lipsa umidității face temperaturile ridicate mai ușor de suportat. Iernile sunt geroase, cu temperaturi de până la -15 grade Celsius, cu căderi abundente de zăpadă. Toamna este anotimpul ploilor.

#### **1.1.2 Situația politică și economică**

##### (1) Scurtă prezentare a perioadei de tranziție

Începerea tranziției în 1989 a fost mult mai dificilă pentru România decât pentru celelalte țări ex-comuniste central-europene. Economia era aproape în întregime controlată de stat, iar contribuția sectorului privat la produsul intern brut reprezenta numai 12,8 la sută în 1989. Existența coloșilor industriali făcea ca economia să fie foarte rigidă. Ineficiența economică

crescuse în anii '80 din cauza investițiilor excesive în domeniile energofage și a opririi influxului de tehnologie occidentală cauzată de politica forțată a rambursării urgente a datoriei externe. Competitivitatea producției naționale era scăzută datorită slabei motivații de a munci, combinată cu o politică nerealistă de “șomaj zero”. Analiza indicatorilor macroeconomici din perioada 1990 – 1999 arată nu numai existența unor semnificative schimbări economice și sociale, dar și întârzierea în promovarea mecanismelor de piață și în pregătirea mijloacelor pentru a asigura o dezvoltare de durată a societății românești. Uniunea Europeană a devenit principalul partener economic al României în ceea ce privește atât exportul și importul de mărfuri și servicii, cât și influxul de investiții străine. Persistența ratei ridicate a inflației a fost unul din motivele scăderii valorii investițiilor, datorită riscului ridicat aferent economiei românești.

## (2) Reportul Comisiei UE pe 2000

Raportul Comisiei din 8 noiembrie 2000 arată că România continuă să îndeplinească criteriile politice adoptate la Copenhaga, iar principalele observații au fost următoarele.

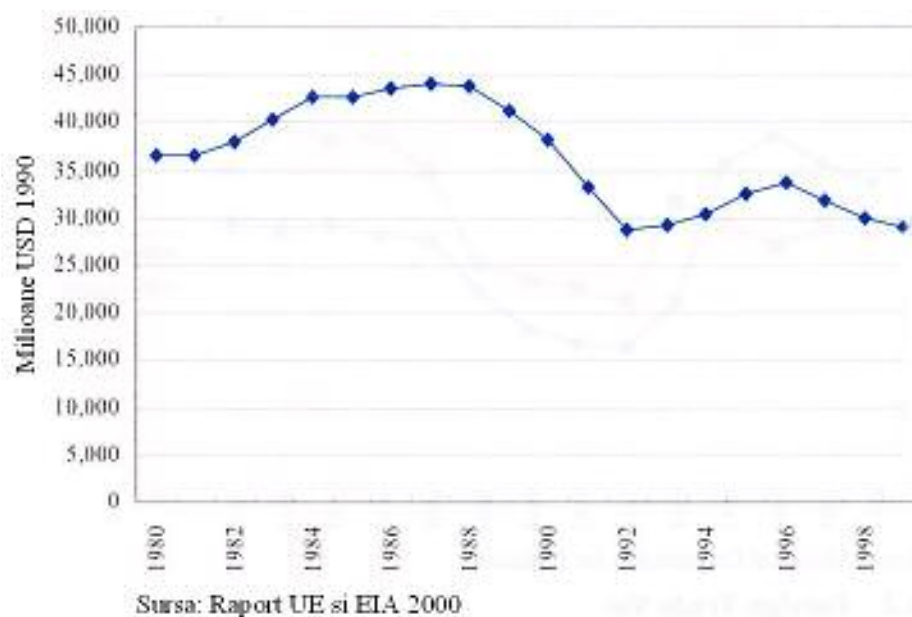
România nu poate fi considerată ca reprezentând o economie de piață funcțională și nu poate face față presiunii concurențiale și forțelor de piață din interiorul UE pe termen mediu. Mediul macroeconomic fragil, cadrul juridici și instituțional nesigur și angajarea nesigură pe calea reformelor continuă să împiedice dezvoltarea economică. Reformele insuficiente și o economie subterană în creștere au subminat progresul obținut în ceea ce privește stabilizarea macroeconomică. Absența unui sistem financiar funcțional și stabil afectează activitatea economică. O mare parte a sectorului de producție nu a început încă restructurarea sau încă lucrează la aceasta. Investițiile au continuat să scadă, întârziind modernizarea necesară a asigurării resurselor pentru economie. Trebuie acordată prioritate îmbunătățirii disciplinei financiare și creării unui mediu mai transparent și mai prietenos pentru afaceri. Accelerarea privatizării și restructurării marilor întreprinderi, precum și implementarea reformelor de protecție socială și servicii medicale sunt de prima necesitate pentru a asigura stabilitatea finanțelor publice.

De asemenea, în ultimul an România a făcut progrese importante în ceea ce privește transpunerea și implementarea normelor comunitare referitoare la transport. În cazul agriculturii, sunt necesare reforme structurale majore. Condițiile care ar permite implementarea normelor europene pentru agricultură nu există încă. Viziunea României asupra politicilor industriale nu este încă bazată pe principiile economiei de piață, nu este previzibilă și rămâne încă de adoptat o politică industrială oficială la nivel național și sectorial.

### 1.1.3 Indicatori economici

#### (1) PIB, cursul valutar și prețul de consum

Politica economică introdusă de noul guvern începând cu 1997 a fost concepută cu ajutorul instituțiilor financiare internaționale (FMI, Banca Mondială) și pune accent pe stabilizarea macro-economiei și pe intensificarea modificării structurilor economice. Această politică de restructurare economică a dus la modificarea din nou a curbei PIB între 1997 și 1999, cu o valoare de creștere negativă. Ca efect al restructurărilor economice din ultimii trei ani și a aprobării Parteneriatelor de Primire de către Comisia Europeană pentru toate cele 10 țări candidate inclusiv România în 1998, curba PIB își va reveni în 2000. Rata creșterii estimată de guvern la începutul anului 2000 era de 1,3%, iar la sfârșit aceasta era de 1,6%. Cursul de schimb leu /dolar în septembrie 2000 ajunsese la 24.168 lei, cu 32,4% mai mult decât în decembrie 1999. Rata inflației a fost de 45,3%, în timp ce guvernul propusese pentru 2000 o rată de aproximativ 27%.



**Fig. 1.1.1 PIB – preț de piață 1990 (1980-1999)**

#### (2) Demografie

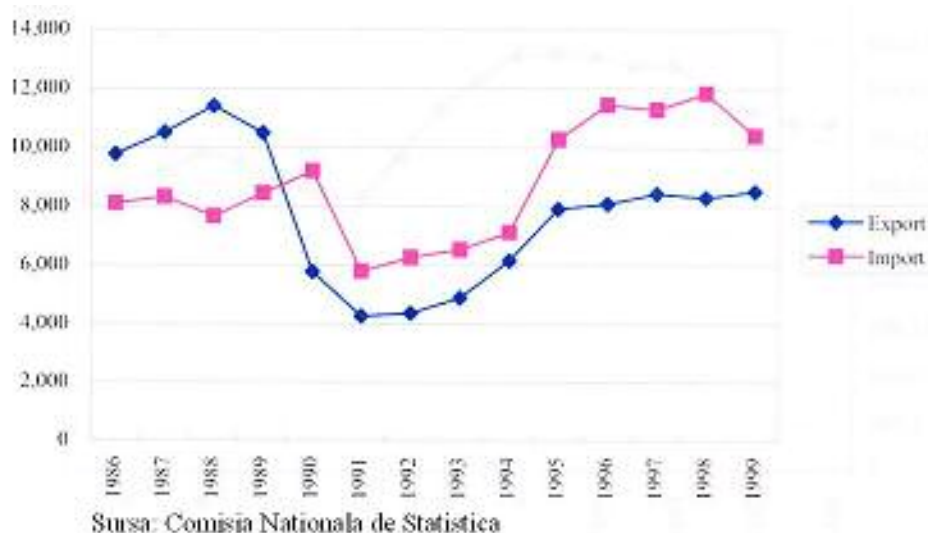
În 1999 populația României era estimată la 22.458.000. Până în 1989, rata anuală de creștere a populației era de aproximativ 0,4%. După 1989, această valoare a scăzut iar rata anuală a fost de aproximativ -2,0% în ultimii 10 ani.

Numărul forței angajate a scăzut cu aproape 1,2 milioane persoane între 1993 și 1998. În această perioadă, gradul de ocupație în sectorul agricol și silvicultură a crescut de la 36% la 38%, iar în sectorul de producție a scăzut de la 25,9% la 22,3%. În 1996 rata șomajului a

revenit la 6,6%. Conform datelor furnizate de CNS, rata șomajului a fost de 10,9% în septembrie 1999 și de 9,9% în septembrie 2000.

### (3) Comerțul extern

Blocul economic al țărilor comuniste (Comecon) care fusese creat în anii '80 a încetat să mai funcționeze în 1991. În această perioadă România a avut și acorduri comerciale bilaterale cu alte țări comuniste, cum ar fi China. Până în 1989 balanța economică a României era pozitivă cu câteva miliarde de dolari. Comecon și țările cu care se semnaseră acorduri comerciale bilaterale reprezentau principalii parteneri pentru importuri, acoperind aproape 80%, în timp ce piața exporturilor era egal distribuită pe trei direcții: UE, Comecon și Alte (acorduri bilaterale). După 1989, valoarea exporturilor și a importurilor a scăzut la aproximativ jumătate și respectiv 75% în unii ani. În 1994, România a înregistrat a revenire a exporturilor, prin re acordarea statutului națiunii celei mai favorizate de către SUA, prin acordurile comerciale cu UE și CEFTA, revenirea economică din Occident precum și prin ridicarea embargoului impus Iugoslaviei. Începând din 1994, mai mult de 50% din comerțul României s-a desfășurat cu UE. În 1998, 78% din exporturi și 81% din importuri ca valoare, și 50% din exporturi și 74% din importuri ca volum s-au derulat cu UE și cu țările în tranziție. Șaizeci și șase la sută din exporturile totale și 74% din importurile totale ca valoare au fost efectuate pe calea ferată și pe uscat, în timp ce 63% din exporturi și 55% din importuri ca volum au fost efectuate pe mare.



**Fig. 1.1.2 Valoarea comerțului exterior (milioane dolari)**

#### **1.1.4 Privatizarea și investițiile străine directe**

Începând în 1992 și până în septembrie 2000, au fost privatizate 6.872 societăți, 328 societăți au fost parțial privatizate și 730 societăți au fost transferate Ministerului Agriculturii și Alimentației și Ministerului de Finanțe, iar 1.600 de societăți sunt încă deținute de FPS (Fondul Proprietății de Stat). Numai 45% din totalul capitalului social a fost privatizat, ceea ce înseamnă că cele mai mari societăți nu au fost încă privatizate.

Restructurarea și reforma economiei românești necesită un volum semnificativ de investiții străine directe (ISD), care ar facilita activitățile private și ar introduce în România o tehnologie și un know-how de nivel internațional. Totuși, valoarea ISD nu a atins nivelul estimat.

#### **1.1.5 Strategia Națională de Dezvoltare Economică pe Termen Mediu**

Strategia Națională de Dezvoltare Economică pe Termen Mediu a fost concepută în vederea dezvoltării, restructurării și modernizării sectoarelor în perioada 2000-2004, în vederea încheierii tranziției la economia de piață și intrării în UE până în 2007. Se consideră ferm că nici reforma și nici integrarea nu constituie cauzele problemelor economiei naționale, ele reprezentând mai degrabă soluția la aceste probleme. Implementarea acestor programe va duce la creșterea veniturilor reale și la un progres vizibil în lupta cu sărăcia. Se estimează că PIB per capita în termeni de puterea de cumpărare va crește la aproximativ 7.250 dolari în 2005, comparativ cu 6.000 dolari în 1999.

Ajustarea sectorului industrial va corespunde obiectivului de creștere a competitivității externe și a productivității naționale în termeni de toți factorii de producție: prelungirea procesului de re proiectare a capacității și a structurilor industriale; etapizarea procesului de selecție și remodelare a agenților economici; finalizarea privatizării societăților industriale; restructurarea sectoarelor mari consumatoare de energie și resurse; creșterea accelerată a volumului și eficienței produselor prelucrate pentru export cu o valoare adăugată ridicată; folosirea poziției geografice a României.

Rezultatele măsurilor de reformă implementate în sectorul agricol necesită a fi consolidate în anii care urmează, luând în considerare problema siguranței alimentare și necesitatea dezvoltării rurale.

Dezvoltarea infrastructurii, luând în considerare atât Programul Național pentru Planificare Teritorială cât și conexiunile cu sistemul de infrastructură european, va juca un rol important în refacerea economică și în crearea unor noi oportunități de lucru. Sunt avute în vedere

modernizarea, reabilitarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport cu ajutorul financiar al UE și al resurselor private.

### **1.1.6 Agricultura**

România a fost una din țările cu cea mai mare producție agricolă din Europa până la jumătatea secolului al douăzecilea, dar acum nivelurile de producție sunt afectate de diferite probleme. Principalele culturi sunt grâul, porumbul, cartofii, fructele și strugurii de vin. În 1997, volumul total al principalelor trei culturi (grâu, porumb și cartofi) a fost de peste 23 milioane de tone, reprezentând cel mai ridicat nivel de după 1989. Volumul în 1998 și în 2000 (cel estimat) a fost însă de 17 milioane și, respectiv 12 milioane, în principal din cauza condițiilor meteo nefavorabile: inundații primăvara și secetă vara. Volumul exporturilor agricole a fost în 1999 următorul: grâu și secară – 762.000 tone, orz – 78.000 tone, porumb – 180.000 tone și cartofi – 5.460 tone. În 1996 exporturile de grâu și secară au depășit 1.200.000 tone.

### **1.1.7 Industria**

Ponderea sectorului industrial în structura PIB a fost de 27,4% în 1998 (final) și de 27,8% în 1999 (provizoriu), iar ponderea exporturilor a fost de 94-95% în 1998 și 1999. Ponderea investițiilor în sectorul industrial a fost de aproximativ 41%.

DACIA și RODAE sunt cei mai mari producători români de automobile și aceștia intenționează ca în viitor să-și exporte produsele. Între ianuarie 2000 și august 2000 au fost asamblate în total 41.343 automobile și 549 automobile de teren, însă aceste cifre sunt mai mici decât în anii precedenți. În prezent, firma franceză Lafarge deține 95% (în valoare de 260 milioane dolari) din acțiunile Romcim, o fostă societate de stat producătoare de ciment. Societatea dispune acum de trei fabrici, dintre care fabrica din Medgidia, cu o capacitate anuală de 2 milioane de tone, se află la canalul Dunăre – Marea Neagră și este una din cele mai competitive societăți în ceea ce privește exportul pe mare. Sidex deține o pondere de 95-98% din piața națională de oțel laminat. Capacitatea nominală a societății este de 10 milioane tone pe an, iar volumul maxim de produse a fost în trecut de 8,5 milioane tone. Volumul de producție recent a fost sub 50% din capacitatea de producție. Volumul total al exporturilor de produse din oțel a fost în 1999 de 1,4 milioane tone, derulat cu peste 40 de țări. ALRO Slatina, principalul furnizor de aluminiu brut dispune de o capacitate anuală de 174.000 tone aluminiu brut și o capacitate anuală de prelucrare de 67.500 tone. ALPROM este singurul prelucrător de aluminiu din România, cu o capacitate de 67.500 tone pe an. Cincizeci la sută din producție se exportă în special prin intermediul unor intermediari, contra comision. Există cinci rafinării și complexe petrochimice, care prelucrează țițeiul local și cel importat.



Petromidia, situată lângă portul Midia, este un complex integrat care include instalații de prelucrare a țițeiului și instalații petrochimice; prelucrarea țițeiului de diferite tipuri, începând de la cele cu conținut redus de sulf la cele cu conținut ridicat, inclusiv prelucrarea țițeiului de la Marea Caspică. Șantierul Naval Constanța este cel mai mare șantier românesc și este singurul șantier care produce nave mari.

### **1.1.8 Sursele primare de energie**

România produce cărbune, țiței și gaze naturale, însă cantitățile sunt insuficiente pentru acoperirea cererii naționale, fiind necesare importuri substanțiale.

România dispune de mari rezerve de lignit și ulei, cărbunele fiind folosit în principal pentru producția de energie electrică. După ce guvernul a decis închiderea minelor subterane de ulei, volumul producției a scăzut. România dispune de o lungă tradiție în producerea de cărbune. Principalele câmpuri petrolifere sunt situate în partea sud-centrală a României, între Craiova și Ploiești. Producția maritimă provine de la platformele fixe situate la o adâncime a apei de aproximativ 50 m în zona Lebăda. Din cauza lipsei de fonduri, guvernul nu a putut întreprinde acțiuni de explorare sau de creare a unor noi câmpuri. România este unul din cei mai mari producători și consumatori de gaze naturale. Principalele două câmpuri gazeifere sunt situate în mijlocul jumătății de nord a țării, în județele Mureș și Bacău. În 1998 România a importat aproximativ 4,7 miliarde m<sup>3</sup> gaze naturale din Rusia.

Ponderea cărbunelui, a țițeiului și a gazelor naturale în consumul de resurse de energie primară în 1998 a fost de 18%, 22% și, respectiv 39%, iar dependența de import a consumului de resurse de energie primară a fost de 28,8%. Raportul dintre consumul de energie locală și producția de energie primară a fost de peste 1,3 în ultimii ani, dar în 1998 a fost de 1,26.

În 1995, Ministerul Industriei și Comerțului a elaborat Strategia Națională de Dezvoltare Energetică, care a fost revăzută în 1997 și în 2000. Strategia prevede creșterea utilizării gazelor naturale, reducerea ponderii electricității pe bază de cărbune și a producției de căldură, promovarea economisirii energiei, diversificarea surselor de furnizare a energiei și a surselor de energie.

### **1.1.9 Planul de dezvoltare regională**

#### **(1) Activități economice în județul Constanța**

Județul Constanța se află în partea de sud-est a României, învecinându-se la nord cu județul Tulcea, la est cu Marea Neagră, la sud cu Bulgaria și la vest cu fluviul Dunărea. Populație era la 1 iulie 1997 de 746.700, cu o densitate a populației de 105,6 persoane /km<sup>2</sup>. Principala formă de relief este un platou jos, cu lacuri naturale și lunci de râuri, coastă și lagune.

Principalele ramuri economice ale județului Constanța sunt agricultura, activitatea portuară și transportul maritim, industria auto, chimică și petrochimică, producția de energie termică și electrică, prelucrarea lemnului și producția de hârtie. În termeni de număr de entități economice, județul Constanța era al doilea din țară la data de 31 decembrie 1999, cu 32.800 societăți comerciale înscrise la Registrul Comerțului Constanța, din care 2.940 sunt firme cu capital străin. În ceea ce privește capitalul, 96,8% din societăți sunt private.

## (2) Activitatea industrială în Zona Liberă Constanța Sud

Suprafața totală a Zonei Libere este de 134,6 ha și constă din trei zone separate: Incinta nr. 1 (20,5 ha), nr. 2 (10,3 ha) și nr. 3 (97,6 ha). Optzeci la sută din Incinta nr. 1 și 30% din Incinta nr. 2 sunt deja ocupate, pentru Incinta nr. 2 fiind acum în pregătire infrastructura. Incinta nr. 3 este rezervată pentru proiectele ulterioare, existând deja un proiect referitor la Incinta nr. 3.

Principalele activități ale firmelor din Zona Liberă sunt prelucrare /producție, transport /manipulare mărfuri, depozitare /prezentare și activități bancare și de schimb valutar. Principala piață a firmelor de prelucrare /producție sunt țările UE, unele materii fiind aduse din Turcia, Mongolia și din țările UE.

**Tabelul 1.1.1 Societăți comerciale pe activități în Zona Liberă Constanța**

<b>Prelucrare și fabrici</b>	
1) A.G.C. S.R.L. Constanța	Materii pentru industrializarea cărnii din UE, produse pentru UE
2) EUROPININVEST CENTER	Materiale pentru industrializarea puilor de găină din UE, produse pentru UE
3) S.C. VIFRANA S.A.	Echipe de lucru și depozit, materiale din România, produse pentru UE
4) EUROTEx Industries (Turcia)	Textile, materiale din Mongolia, produse pentru UE
5) F.LLI AGUZZI (Italia)	Fabrică materiale construcții oțel, materiale din România, produse pentru România
6) HANNAH STEEL	Produse din oțel, materiale din România, produse pentru UE
7) SOFEMA	Îmbrăcăminte (cămăși), materiale din Turcia, produse pentru UE
8) KRONOSPAN (Germania)	Adezivi și altele (investitor nou în Incinta nr. 3)
<b>Transportator și descărcare marfă</b>	
9) SOCEP Constanța	10) ROMTRANS S.A. (firma-mamă)
<b>Depozitare și expoziție</b>	
11) LARIMAR Constanța (închiriere depozit frigorific)	12) ROMNED (depozit)
13) AURAMAR SRL (închiriere depozit)	14) ROMFAST PROMOTION IMPORT-EXPORT (depozit)
15) TRANSPORT TRADE SERVICES (depozit) (transport pe Dunăre)	16) MARCHAND BUCUREȘTI (depozit frigorific) (destinație UE)
17) ROMNED TECHIRGHIOL (depozit și expoziție)	18) HEIRING (prezentare – construcție nave)
19) IUS Brașov (unelte manuale)	
<b>Servicii bancare și schimb valutar</b>	
20) BANCA ROMÂNĂ DE DEZVOLTARE S.A. (Bancă)	21) BANCA TURCO-ROMÂNĂ S.A. (Bancă)
22) BURSA MARITIMĂ ȘI DE MĂRFURI	
<b>Nici o investiție în prezent</b>	
23) ANA ELECTRONIC SRL (nu există planuri)	24) IRIDE SRL (nu există planuri)
25) COMVEX Constanța (prelucrare oțel)	26) MAERSK Manipulare și depozitare containere
27) VAN GULIK INTERNATIONAL B.V.	28) ROMPAC INTERNATIONAL S.A.
29) INVEST CONSULT SERVICE SRL	

Sursa: Administrația Zonei Libere Constanța Sud și Basarabi

Când a fost înființată Administrația, Guvernul i-a atribuit acesteia partea de est din zona de sud a Portului Constanța, de la marginea terminalului RO-RO. Faza 1 pentru terminalul de containere este în derulare sub conducerea APC, printr-un acord de împrumut JBIC. De

asemenea se află în curs de amenajare zona industrială și de depozitare, printr-un acord cu firma KRONOSPAN din Incinta nr. 3.

Administrația Zonei Libere dispune de următoarea strategie de dezvoltare:

- termen scurt: invitarea firmelor de prelucrare în zona existentă
- termen mediu: dezvoltarea infrastructurii și a industriei cu ajutorul unui investitor privat în partea de est – nu s-a găsit încă un partener.

## **1.2 Condiții socio-economice în țările din jur**

### **1.2.1 Introducere**

Țările din jurul României, care influențează activitățile din Portul Constanța, pot fi împărțite pe trei categorii: țări central și est-europene, țări de la Marea Neagră și țări caucaziene și central-asiatice.

#### **(1) Țări central și est-europene (TCEE)**

Țările considerate a se situa în vecinătatea Portului Constanța includ cinci din țările ECET<sup>1</sup> (Ungaria, Republica Cehă, Slovacia și Polonia) și trei țări (a doua categorie) dintre țările ESET<sup>2</sup> (Bulgaria, Iugoslavia și Bosnia-Herțegovina).

#### **(2) Țările de la Marea Neagră**

Țările situate pe coasta Mării Negre, în regiunea maritimă a Portului Constanța, sunt trei țări foste sovietice, și anume Ucraina, Federația Rusă și Georgia – o țară caucaziană, Turcia și Bulgaria. Dat fiind că Georgia și Bulgaria vor fi discutate într-o altă categorie, țările la Marea Neagră pe care le vom aborda aici sunt Ucraina, Federația Rusă și Turcia.

#### **(3) Țări caucaziene și central-asiatice**

Țările caucaziene și central-asiatice, situate în regiunea Portului Constanța, includ trei țări caucaziene, și anume Georgia, Azerbaidjan și Armenia, și cinci țări central-asiatice considerate a se situa în vecinătatea celor trei țări caucaziene, și anume Kazahstan, Uzbekistan, Tadjikistan, Turkmenistan și Kirghizstan.

### **1.2.2 Indicatori economici**

#### **(1) Țările central și est-europene**

---

<sup>1</sup> ECET: Economii Central-Europene în Tranziție, incluzând Ungaria, Republica Cehă, Slovacia, Polonia și Slovenia

<sup>2</sup> ESET: Economii Sud-Europene în Tranziție, incluzând Bulgaria, Iugoslavia, Bosnia-Herțegovina, România, Croația, Albania și Macedonia.

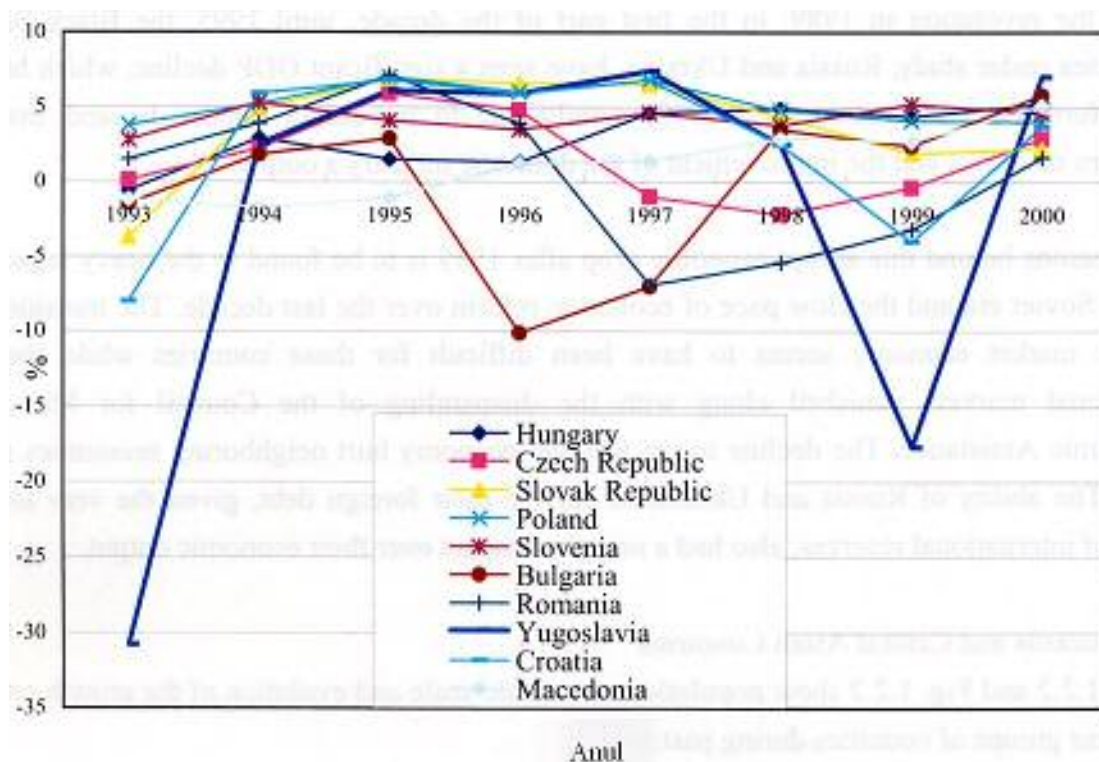
Tabelul 1.2.1 și Fig. 1.2.1 prezintă populația, mărimea economică și evoluția PIB pentru această categorie de țări.

**Tabelul 1.2.1 Mărimea economiei (țările central și est-europene)**

	Populație mil. 1998	Suprafață mii km <sup>2</sup> 1998	Densitate populație pers./km <sup>2</sup> 1998	PNB		PNB per capita \$ 1998	PIB mil. \$ 1998	PIB per capita \$ per capita 1998
				mld. \$ 1998	creștere medie anuală % 1997-98			
Polonia	39	323	127	151,3	4,4	3.910	158.574	4.101
Republica Cehă	10	79	133	53,0	-2,2	5.150	56.379	5.476
Slovacia	5	49	112	19,9	4,2	3.700	20.362	3.777
Ungaria	10	93	110	45,7	4,2	4.510	47.807	4.727
Slovenia	2	20	99	19,4	3,9	9.780	19.524	9.851
<b>Sub Total</b>	<b>66</b>	<b>564</b>	<b>118</b>	<b>289,3</b>		<b>4.354</b>	<b>302.646</b>	<b>4.555</b>
Bulgaria	8	111	75	10,1	3,5	1.220	12.258	1.485
România	23	238	98	30,6	-5,4	1.360	38.158	1.696
<b>Sub Total</b>	<b>31</b>	<b>349</b>	<b>88</b>	<b>40,7</b>		<b>1.323</b>	<b>50.415</b>	<b>1.639</b>
Croația	5	57	80	20,8	1,8	4.620	21.752	4.833
Bosnia și Herțegovina	4	51	74	..	..	..	..	..
Macedonia, FYROM	2	26	79	2,6	3,1	1.290	2.492	1.240
Iugoslavia, RF (Serb./Munt.)	11	102	104	..	..	..	..	..
<b>Sub Total</b>	<b>21</b>	<b>236</b>	<b>89</b>	<b>23,4</b>		<b>3.589</b>	<b>24.244</b>	<b>3.724</b>

Indicatori Globali de Dezvoltare (Banca Mondială, 2000)

**Fig. 1.2.1 Evoluția Produsului Intern Brut (țările central și est-europene)**



După o scădere cu aproximativ 25% între anii 1989 și 1993, produsul intern brut al acestor țări a crescut constant, în special după 1995. Reformele structurale și politicile de stabilizare au început să-și arate rezultatele în termeni economici după câțiva ani de scădere a producției și după o restructurare economică dificilă. Rata medie a inflației în țările central și est-europene a scăzut de la 84% în 1992 la aproape 9% în 1995. Rezultatele economice din majoritatea țărilor au început să crească. Oricum, au existat și câteva excepții. Albania, Bulgaria și România au înregistrat creștere economică după trei – cinci ani de tranziție, însă situația s-a schimbat în 1996-1997 deoarece nu au realizat unele reforme structurale importante. Pentru majoritatea țărilor din această categorie, unele probleme au existat pe durata întregii perioade de tranziție. Birocrația, întârzierea privatizării marilor societăți comerciale, sistemele bancare fără nevoile unei economii de piață, rata încă ridicată a inflației și infrastructura deficitară sunt aspecte dificil de rezolvat. Reforma sectorului întreprinderilor publice a prezentat deseori sincope și a fost neconvingătoare în țările în tranziție și, ca rezultat, întreprinderile nerentabile au continuat să funcționeze și să genereze pierderi.

## (2) Țările de la Marea Neagră

Tabelul 1.2.2 și Fig. 1.2.3 prezintă populația, mărimea economiei și evoluția PIB pentru țările din această categorie.

După revoluția din 1989, în prima parte a decadei, până în 1995, țările de la Marea Neagră în cauză, Rusia și Ucraina, au înregistrat un declin puternic al PIB, declin care s-a atenuat ulterior până în 1999, în special datorită creșterii cererii la import din partea țărilor occidentale și îmbunătățirii producției industriale autohtone.

Motivele acestei scăderi economice dramatice după 1989 trebuie căutate în moștenirea grea lăsată de perioada sovietică și în ritmul lent a reformei economice din ultimii zece ani. Tranziția spre o economie de piață s-a dovedit a fi dificilă pentru aceste țări, odată cu disoluția piețelor lor tradiționale și cu desființarea Consiliului pentru Ajutor Economic Reciproc. Declinul economiei ruse a afectat și țările învecinate. Capacitatea Rusiei și a Ucrainei de a-și achita datoria externă, dat fiind nivelul foarte scăzut al rezervelor internaționale, a avut un impact negativ asupra rezultatelor lor economice.

## (3) Țările caucaziene și central-asiatice

Tabelul 1.2.2 și Fig. 1.2.2 prezintă populația, mărimea economiei și evoluția PIB pentru țările din această categorie în ultimii șapte ani.

**Tabelul 1.2.2 Mărimea economiei (țările de la Marea Neagră și foste sovietice)**

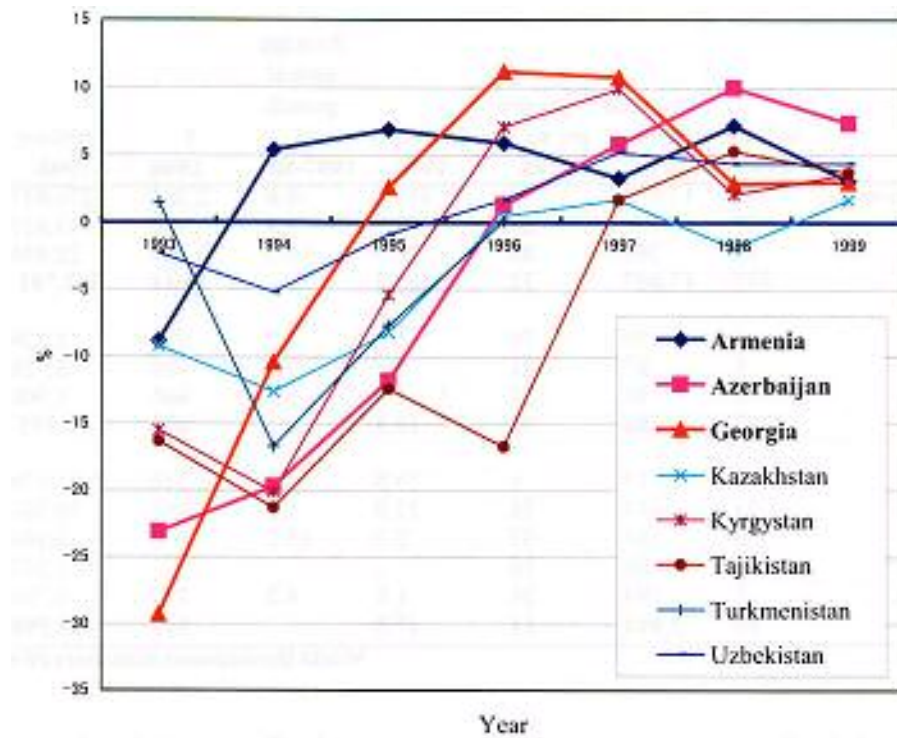
	Populație	Suprafață	Densitate populație	PNB		PNB per capita	PIB	PIB per capita
	mil. 1998	mii km <sup>2</sup> 1998	pers./km <sup>2</sup> 1998	mld. \$ 1998	creștere medie anuală % 1997-98	\$ 1998	mil. \$ 1998	\$ per capita 1998
Federația Rusă	147	17.075	9	331,8	-6,6	2.260	276.611	1.883
Ucraina	50	604	87	49,2	-2,4	980	43.615	867
Belarus	10	208	49	22,3	10,5	2.180	22.555	2.203
<b>Sub Total</b>	<b>207</b>	<b>17.887</b>	<b>12</b>	<b>403,3</b>		<b>1.944</b>	<b>342.781</b>	<b>1.652</b>
Georgia	5	70	78	5,3	2,7	970	5.129	942
Azerbaidjan	8	87	91	3,8	9,9	480	3.926	496
Armenia	4	30	135	1,7	3,4	460	1.900	501
<b>Caucaz</b>	<b>17</b>	<b>186</b>	<b>92</b>	<b>10,8</b>		<b>632</b>	<b>10.955</b>	<b>639</b>
Kazahstan	16	2.717	6	20,9	-2,2	1.340	21.979	1.409
Uzbekistan	24	447	58	22,9	5,2	950	20.384	848
Tadjikistan	6	143	43	2,3	15,2	370	2.164	354
Turkmenistan	5	488	10	..	..	..	2.367	502
Kirghizstan	5	199	24	1,8	4,2	380	1.704	363
<b>Asia Centrală</b>	<b>55</b>	<b>3.994</b>	<b>14</b>	<b>47,8</b>		<b>947</b>	<b>48.598</b>	<b>881</b>

**Indicatorii Globali de Dezvoltare (Banca Mondială, 2000)**

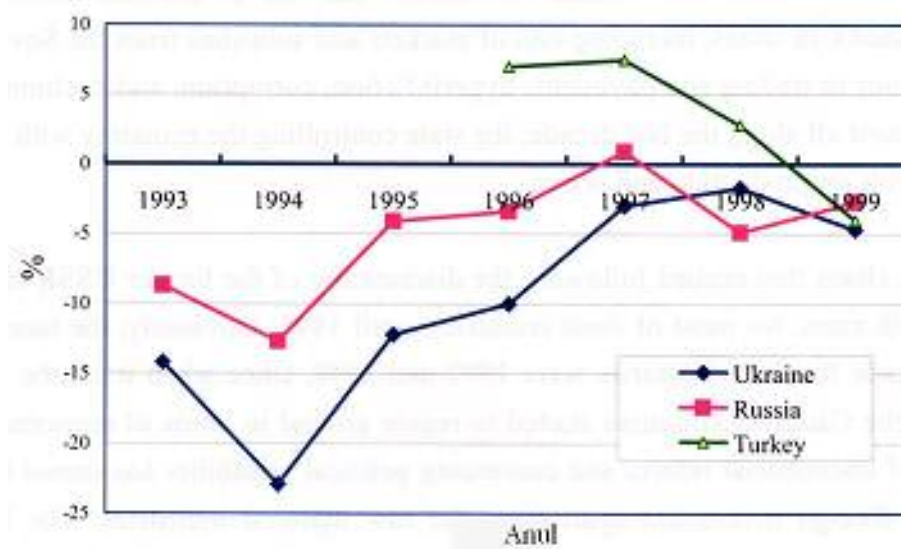
După desprinderea de URSS, țările caucaziene și central-asiatice au întâmpinat aceleași dificultăți economice care au afectat aproape toate statele CSI, inclusiv pierderea piețelor și a ajutorului din partea URSS, crize majore legate de comerț și plăți, hiper-inflație, corupție și producție economică în declin. Acestea au durat aproape toată ultima decadă, statul controlând economia prin subvenții și printr-un control sever al producției și prețurilor.

Haosul economic care a urmat desprinderii din fosta URSS a dus la creșteri negative pentru majoritatea statelor până în 1995. Evident, anii de cotitură ai ultimei decade pentru aceste țări au fost 1997 și 1998, de când se poate admite că țările caucaziene au început să recupereze teren în termeni de rezultate economice. Însă, lipsa reformei instituționale și instabilitatea politică continuă nu au putut impulsiona investițiile străine, cu excepția domeniului materiilor prime. Cea mai mare revenire după 1997 se poate observa în cazul Azerbaidjanului, pentru care anul 1998 a fost cel mai performant din toată decada. Cea mai mică creștere economică a aparținut Kazahstanului. Oricum, pentru majoritatea acestor state, creșterea PIB a încetinit dramatic în 1998 în special din cauza crizei datoriei din Rusia.

**Fig. 1.2.2 Evoluția PIB în țările caucaziene și central-asiatice**



**Fig. 1.2.3 Evoluția PIB în Ucraina, Rusia și Turcia**



### 2.2.3 Comerțul

#### (1) Volumul comerțului

Tabelul 1.2.3 prezintă volumul comerțului acestor țări. Din cauza disponibilității limitate a datelor comparative din lista țărilor caucaziene și central-asiatice, datele de mai jos provin din Indicatorii Globali de Dezvoltare (Banca Mondială, 2000).

**Tabelul 1.2.3 Volumul comerțului**

	Produsul Intern Brut	Populație mil. \$ 1998	1996		1997		1998	
			Export	Import	Export	Import	Export	Import
			milioane \$		milioane \$		milioane \$	
	mil. \$ 1998	mil. \$ 1998						
Polonia	158.574	39	24.440	37.137	25.751	42.308	28.229	47.054
Republica Cehă	56.379	10	21.907	22.716	22.778	27.167	26.349	28.716
Slovacia	20.362	5	8.889	11.087	9.693	11.622	10.722	12.892
Ungaria	47.807	10	15.704	18.144	19.100	21.234	23.006	25.706
Slovenia	19.524	2	8.312	9.429	8.369	9.366	9.061	10.111
<b>TCEE-5</b>	<b>302.646</b>	<b>66</b>	<b>79.252</b>	<b>98.513</b>	<b>85.691</b>	<b>111.697</b>	<b>97.367</b>	<b>124.479</b>
Bulgaria	12.258	8	4.833	5.015	5.322	5.223	4.298	4.983
România	38.158	23	8.085	11.435	8.431	11.280	8.300	11.821
<b>TCEE-7</b>	<b>50.415</b>	<b>31</b>	<b>12.918</b>	<b>16.450</b>	<b>13.753</b>	<b>16.503</b>	<b>12.698</b>	<b>16.804</b>
Croația	21.752	5	4.512	7.787	4.171	9.104	4.541	8.383
Bosnia și Herțegovina	4.080	4	336	1.882	575	2.333	817	2.573
Macedonia, FYROM	2.492	2	1.147	1.464	1.237	1.623	1.322	1.722
Iugoslavia, RF (Serb./Munt.)	14.000	11	1.842	4.102	2.368	4.799	2.604	4.622
<b>Sub Total</b>	<b>42.324</b>	<b>21</b>	<b>7.837</b>	<b>15.235</b>	<b>8.351</b>	<b>17.859</b>	<b>9.284</b>	<b>17.300</b>
Federația Rusă	276.611	147	89.110	62.278	88.326	73.613	74.157	74.935
Ucraina	43.615	50	14.441	18.639	14.232	17.128	12.637	14.679
Belarus	22.555	10	5.652	6.939	7.301	8.689	7.070	8.549
<b>Sub Total</b>	<b>342.781</b>	<b>207</b>	<b>109.203</b>	<b>87.856</b>	<b>109.859</b>	<b>99.430</b>	<b>93.864</b>	<b>82.163</b>
Georgia	5.129	5	-	-	-	-	192	887
Azerbaidjan	3.926	8	789	1.338	808	1.375	678	1.724
Armenia	1.900	4	-	-	-	-	223	896
<b>Caucaz</b>	<b>10.955</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.093</b>	<b>3.507</b>
<u>Kazahstan</u>	<u>21.979</u>	<u>16</u>	<u>5.991</u>	<u>4.241</u>	<u>6.497</u>	<u>4.301</u>	<u>5.404</u>	<u>4.257</u>
<u>Uzbekistan</u>	<u>20.384</u>	<u>24</u>	<u>4.590</u>	<u>4.721</u>	<u>4.388</u>	<u>4.523</u>	<u>3.528</u>	<u>3.289</u>
Tadjikistan	2.164	6	651	763	631	646	554	705
Turkmenistan	2.367	5	1.691	1.532	759	1.104	614	1.137
Kirghizstan	1.704	5	531	783	631	646	554	705
<b>Asia Centrală</b>	<b>48.598</b>	<b>55</b>	<b>13.454</b>	<b>12.040</b>	<b>12.906</b>	<b>11.220</b>	<b>10.654</b>	<b>10.093</b>
Turcia	198.844	63	23.224	43.627	26.261	48.559	26.974	45.935

**(2) Volumul comerțului țărilor central și est-europene pe regiuni**

Este evident că comerțul extern al țărilor central și est-europene (CEE) în tranziție după 1989 s-a orientat treptat spre țările dezvoltate din UE, din vestul Europei. Piața liberă care a apărut în țările CEE după căderea Cortinei de Fier a însemnat pentru aceste țări o reorientare a exporturilor lor către economiile dezvoltate din Occident. Comerțul extern al țărilor CEE fusese, până în 1989, controlat de Consiliul de Ajutor Economic Reciproc, în cadrul căruia țările membre beneficiau fiecare de o poziție de monopol pentru producția anumitor bunuri, ceea ce a dus la importuri și exporturi planificate de la centru (vezi Tabelul 1.2.4).

Exporturile țărilor CEE către Occident sunt singura sursă de valută, necesară pentru achiziționarea de produse intermediare necesare la rândul lor producției autohtone și activităților de import. Procesul de privatizare din țările CEE, care a urmat după 1989, a însemnat și o creștere spectaculoasă a investițiilor străine, în special provenite din țările



occidentale dezvoltate. Firmele nou create și-au orientat o mare parte din producția lor din țările CEE spre țările lor de origine, aceasta reprezentând o pondere semnificativă a acestor exporturi spre țările vest-europene.

Potrivit datelor, între 1993 și 1999, țări ca Germania, Italia și Austria au reprezentat destinația principală pentru exporturile țărilor CEE către vest. În termeni de volum exportat, Ungaria și Polonia se află pe primele locuri. Comerțul între țările CEE rămâne foarte scăzut comparativ cu comerțul cu țările vestice. În cazul tuturor țărilor CEE analizate, volumul exporturilor a avut o curbă ascendentă între 1993 și 1999. Structura importurilor a fost de asemenea afectată de modificarea relațiilor economice de după 1989. Țări ca Germania și Italia sunt principalele surse pentru importurile țărilor CEE. Oricum, aceste țări depind în mare măsură de Rusia și de țările CSI în ceea ce privește energia și materiile prime. Ungaria și Polonia au cel mai mare volum de importuri dintre țările CEE. Importurile din țările UE sunt dominante, în timp ce importurile din țările CEE au crescut încet între 1993 și 1999.

Export	Volum comerț	Țări dezvoltate (%)	(a)=(b)+(c)	Ungaria		Polonia		Republica Cehă		Slovacia		Bulgaria		România		
				1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	
Export		UE (15) (%)	5.179	19.074	9.787	19.309	6.520	18.595	1.609	6.082	1.115	2.085	1.115	2.085	2.023	5.571
		Alte țări dezvoltate (%)	845	1.904	839	1.605	649	1.461	174	0%	492	557	492	557	360	565
		CEEC (%)	669	1.692	747	2.139	3.580	4.388	2.757	2.962	164	133	164	133	256	554
		Rusia, alte țări (%)	2.215	2.553	2.770	4.354	2.456	2.434	907	0%	1.951	1.192	1.951	1.192	2.254	1.812
		Total Export (%)	8.908	25.224	14.143	27.407	13.205	26.879	5.447	9.043	3.721	3.967	3.721	3.967	4.892	8.503
		(b)+(c)+(d)+(e)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Import		Țări dezvoltate (%)	8.198	20.889	14.348	33.998	7.802	21.231	2.109	0%	1.965	3.163	1.965	3.163	2.383	6.137
		UE (15) (%)	6.868	18.034	12.190	29.808	6.728	18.462	1.769	5.859	1.561	2.659	1.561	2.659	2.023	5.571
		Alte țări dezvoltate (%)	1.330	2.855	2.157	4.190	1.074	2.769	340	0%	404	504	404	504	360	565
		CEEC (%)	762,3	1858,8	724	2.861	2.769	3.284	2.500	2.498	215	326	215	326	256	554
		Rusia, alte țări (%)	3.670	5.256	3.763	9.052	2.288	4.334	1.726	0%	2.577	1.980	2.577	1.980	2.254	1.812
		Total Import (%)	12.630	28.004	18.834	45.911	12.859	28.849	6.334	8.358	4.757	5.469	4.757	5.469	4.892	8.503
	(b)+(c)+(d)+(e)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	Primele cinci țări	Germania Rusia Austria Italia SUA	Germania Austria Italia SUA Olanda	Germania Olanda Italia Rusia M. Brit.	Germania Italia Olanda Franța M. Brit.	Germania Slovacia Austria Italia Franța	Germania Slovacia Austria Polonia Italia	R. Cehă Germania Austria Rusia Ungaria	Germania R. Cehă Italia Austria Polonia	Rusia Turcia Germania Grecia Ucraina	Italia Germania Grecia Turcia Rusia	Rusia Turcia Germania Grecia Ucraina	Italia Germania Grecia Turcia Rusia	Germania Italia Turcia Franța M. Brit.	Italia Germania Franța Turcia M. Brit.	

Sursa: Țări în tranziție 2000 (WHW)