

Capitolul 2 Condițiile actuale ale Portului Constanța

2.1 Condiții de amplasament

Portul Constanța este situat pe coasta de vest a Mării Negre, la aproximativ 179 mile nautice de Bosfor și 85 mile nautice de gura canalului Sulina al Dunării. Portul constă din portul vechi la nord și portul nou la sud. În zona portului de sud se află intrarea pe Canalul Dunăre – Marea Neagră, care face parte din canalul Rin – Main – Dunăre. Tabelul 2.1.1 conține descrierea portului.

Tabelul 2.1.1 Descrierea Portului Constanța

	U.M.	Port Nord	Port Sud		Total	
		Existent	Existent	Final	Existent	Final
Suprafață totală	ha	789	2.837	2.837	3.626	3.626
- Uscat	ha	484	610	1.300	1.094	1.784
- Apă	ha	305	2.227	1.573	2.532	1.842
Dig	km	3,5	10,5	11,5	14,0	15,0
Lungime cheiuri	km	15	10	50	25	65
Număr de dane	nr.	82	50	200	132	282
Adâncime bazin	m	7,2-14,5	7,0-19,0	7,0-22,5	7,0-19,0	7,0-22,5
Capacitate trafic	mil. tone/an	63,5	20,0	170,0	83,5	233,5
- mărfuri uscate	mil. tone/an	43,5	10,0	160,0	53,5	203,5
- mărfuri lichide	mil. tone/an	20,0	10,0	10,0	30,0	30,0
Capacitate maximă navă						
- mărfuri uscate	D.W.T.	65.000	150.000	165.000	150.000	165.000
- mărfuri lichide	D.W.T.	80.000	150.000	250.000	150.000	250.000

Sursa: “Harta municipiului și portului Constanța”, “Porturi românești 2000, Ministerul Transporturilor”

2.2 Instalații portuare

La digurile din nord și din sud sunt în derulare lucrări de reparații și finalizare. Urmează a se construi ultimul kilometru din digul de nord.

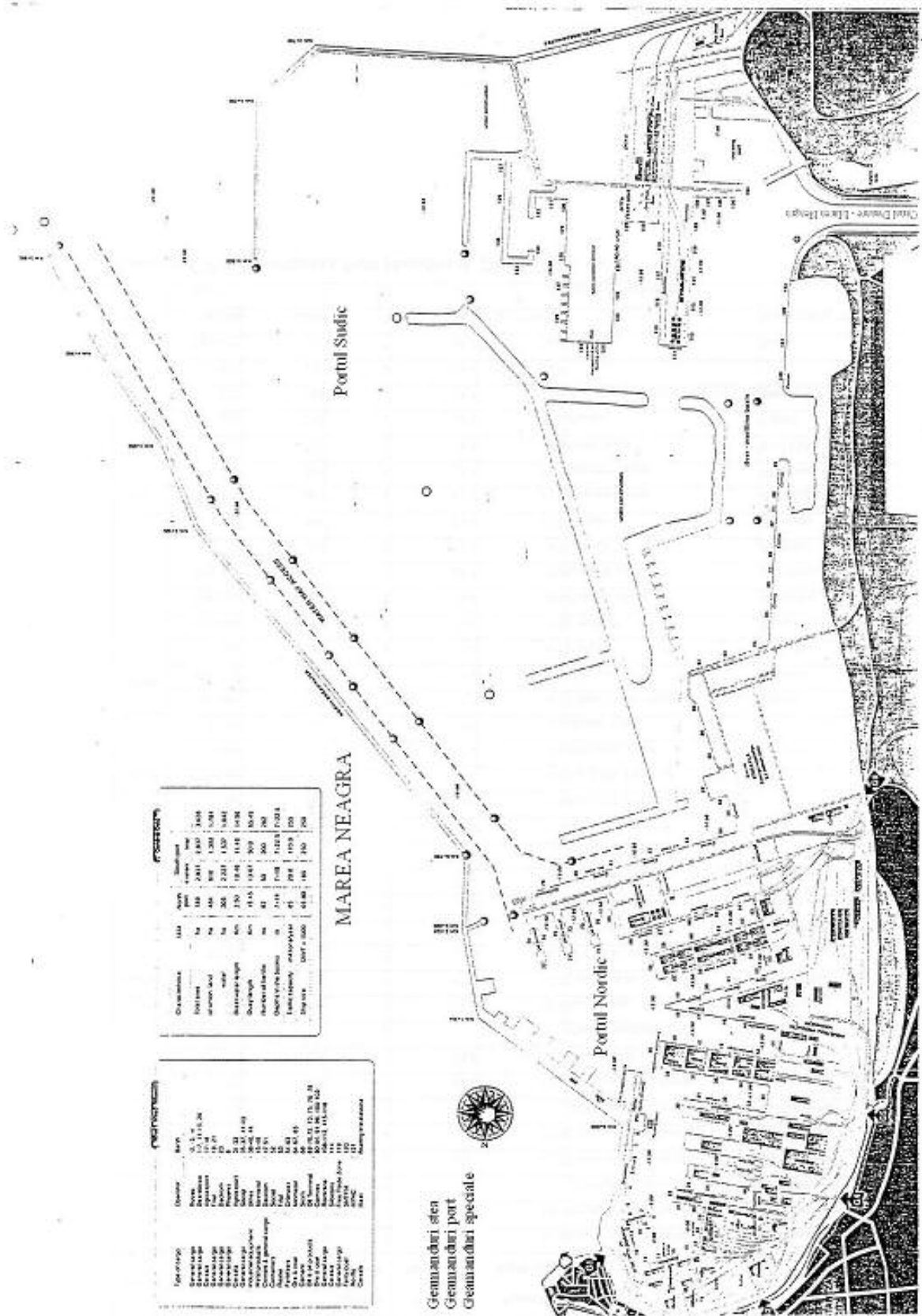
Există aproximativ 80 de dane în portul de nord și aproximativ 50 de dane în portul de sud. Fiecare dană este alocată pentru un anumit tip de mărfuri și unui anume operator, însă în prezent fiecare operator tinde să manipuleze diferite tipuri de mărfuri la dana sa. Figura 2.2.1 prezintă danele și operatorii acestora. Tabelul 2.2.1 prezintă numele cheiului, denumirea danei, lungime, adâncimea de construire, adâncimea actuală, destinația tipică și operatorul.

Tabelul 2.2.1 Danele și destinația principală

Chei	Dană	Lungime (m)	Număr dane	Adâncime proiectată. (m)	Adâncime actuală (m)	Utilizare tipică	Operator
1	Pasager	296	1		12,3		
	RoRo-5	99	1	13,5	6,8	Ro-Ro	
	RoRo-4	364	1	13,5	8,7	Ro-Ro	
	RoRo-3	91	1	13,5	10,9	Ro-Ro	
	RoRo-2	104	1	13,5	8,7	Ro-Ro	
	1-5	600	5	11,5	10,0	Deșeuri	Dezrobirea
	6-7	199	2	11,5	10,0	Mărfuri generale	Dezrobirea
2	8	130	1	9,0	8,4	Mărfuri generale	Phoenix
	9-10	168	2	9,0	6,6	Vase tehnice	
	11-12	138	2	8,3	8,3	Produse la rece	Dezrobirea
	13-16	488	4	8,3	7,4	Mărfuri generale	Dezrobirea
	17-18	224	2	8,3	8,3	Cereale	Agroexport
	19	128	1	8,3	7,6	Ulei alimentar și melasă	Frial/Agroexport
	20	125	1	8,3	6,7	Mărfuri generale	Dezrobirea
	21	125	1	8,3	6,7	Ulei alimentar și melasă	Dezrobirea
	22	98	1	8,3	7,3	Mărfuri generale	Phoenix
3	23	141	1	8,3	7,3	Ciment	Decirom
	24	137	1	8,3	8,1	Cereale	Agroexport
3-5						Șantier naval	SNC
6	30	131	1	11,5	8,7	Șantier naval	SNC
	31-33	674	3	11,5	10,1	Cereale	Agroexport
	34	197	1	11,5	9,7	Nu pentru mărfuri	Petromar
	35-37	624	3	11,5	10,4	Mărfuri generale	Socep
	38	206	1	11,5	10,4	Echipamente	Umex
	39	200	1	13,5	11,9	Containere	Umex
7	40	205	1	13,5	10,5	Mărfuri gen., echipamente	Umex
	41-43	625	3	13,5	10,5	Mărfuri generale	Socep
	44	220	1	13,5	10,5	Mărfuri generale	Umex
	45-46	448	2	13,5	10,5	Produse și plăci metalice	Minmetal
	47-48	460	2	13,5	10,5	Ciment, mat. construcții	Decirom
8	49-50	464	2	13,5	8,9	Ciment, mat. construcții	Decirom
	51	235	1	13,5	8,5	Ciment, mat. construcții	Decirom
	52	241	1	13,5	8,7	Containere	Socep
	53	220	1	13,5	8,7	Mărfuri reci	Frial
	54-57	936	4	13,5	10,2	Produse chimice	Chimpex
	58	181	1	13,5	9,4	Produse chimice	Chimpex
9	59-60	463	2	13,5	10,5	Produse chimice	Chimpex
	61-63	674	3	11,5	9,6	Produse chimice	Chimpex
	64-65	430	2	11,5	9,0	Mînereu, cărbune, cocs	Minmetal
	66-67	430	2	13,5	9,0	Mînereu, cărbune, cocs	Minmetal
	68	208	1	13,5	10,6	Ciment	Sicim

Chei	Dană	Lungime (m)	Număr dane	Adâncime proiectată (m)	Adâncime actuală (m)	Utilizare tipică	Operator
10	69	327	1	13,5	11,6	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	70	327	1	13,5	10,3	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	71		1			Nu este operațional	Oil Terminal
11	72	327	1	13,5	12,2	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	73	329	1	13,5	11,4	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	74		1			Nu este operațional	Oil Terminal
12	75	326	1	14,0	12,1	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	76	326	1	14,0	12,1	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	77		1			Nu este operațional	Oil Terminal
	78	335	1	14,0	11,8	Depozitare subterană	Oil Terminal
1-Sud	79	405	1	19,0	17,8	Țiței și produse petroliere	Oil Terminal
	80-81	606	2	19,0	18,2	Minereu, cărbune, cocs	Comvex
	82	292	1	16,5	15,2	Minereu, cărbune, cocs	Comvex
	83-84	500	2	14,5	12,5	Minereu, cărbune, cocs	Comvex
	85	356	1	14,5	10,1	Minereu, cărbune, cocs	Minmetal
	86-87		2			În curs de construire	
	88-89	380	2	9,0	6	Pregătire barje	(Mast)
	90	191	1	7,0	6,0	Pentru terminalul GPL	
Fluviu	91-93	600	3	7,0	4,1	Pentru terminalul GPL	
– Bazin maritim	94-96	714	3	7,0	4,1	Minereu, cărbune, cocs	Comvex
	97-99	718	3	7,0	3,4	(Reparații barje)	
	100-101	383	2	7,0	4,3	Cereale (cale ferată>barje)	(Mast)
	102-103	389	2	7,0	6,3	Bitum	Sargent
	104	180	1	7,0	4,5	Cereale	Soya Plus
	105-107	330	3	9,0	8,0	Cereale	Soya Plus
	108-109	295	2	9,0	6,6	Mărfuri generale	Romtrans
	110-112	586	3	14,5	9,9	Mărfuri generale	Romtrans
	113	220	1	14,5	9,9	Cereale	Silotrans
	114	201	1	14,5	12,1	Cereale	Silotrans
	1S	115-118	904	4	14,5	13,8	Mărfuri generale
119		307	1	14,5	10,7	Mărfuri generale	FTZ/Mast
120		227	1	14,5	9,9	Feribot	SNTFM
121		214	1	14,5	13,6	Ro-Ro	MPAC
122		214	1	14,5	12,9	Mat. construcții, ciment	Decirom
123		212	1	14,5	14,3		
124-125		441	2	16,5	14,0		Mast
2S,3S	126-130	1070	5	16,5	126,127-15,1		Mast (dana 129,130)
	131-137		7	16,5		În curs de construire	

Sursa: APC, Manualul Portului Constanța 2000-2001, etc.



PROIECTAREA

Obiectiv	Scara	Suprafata	Perimetru
1.1	1:1000	2400	3400
1.2	1:500	1200	1700
1.3	1:250	600	850
1.4	1:100	240	340
1.5	1:50	120	170

PROIECTAREA

Obiectiv	Scara	Suprafata	Perimetru
2.1	1:1000	2400	3400
2.2	1:500	1200	1700
2.3	1:250	600	850
2.4	1:100	240	340
2.5	1:50	120	170

PROIECTAREA

Obiectiv	Scara	Suprafata	Perimetru
3.1	1:1000	2400	3400
3.2	1:500	1200	1700
3.3	1:250	600	850
3.4	1:100	240	340
3.5	1:50	120	170

Fig. 2.2.1 Numerotarea danelor

PARTEA I SITUAȚIA ACTUALĂ

Capitolul 2 CONDIȚII ACTUALE ALE PORTULUI CONSTANȚA

2.3 Echipamente de manipulare marfă

(1) Evaluare și concluzii

- a. Echipamente de manipulare marfă în Portul de Nord (zona veche):
Echipamente vechi, depășite și cu randament scăzut, necesitând multă întreținere, reparații, modernizare sau demolare.
- b. Echipamente de manipulare marfă în Portul de Sud (zona nou construită):
Echipamente relativ noi, cu durată de exploatare ce poate fi prelungită prin aplicarea unei întrețineri preventive; randamentul poate fi îmbunătățit prin introducerea unor tehnologii noi.

Pentru analiza stării actuale a echipamentelor de manipulare marfă, s-au pregătit următoarele date de referință pentru examinare:

Tabelul 2.3.1-1 Starea actuală a echipamentelor de manipulare marfă
(Data livrării, capacitate, etc.)

(2) Capacitate manipulare marfă

Pentru a putea estima capacitatea portului, a fost evaluată capacitatea fiecărei dane cu ajutorul capacității combinate, luând în calcul 1) capacitatea zidului cheiului, 2) capacitatea de depozitare și 3) capacitatea echipamentelor de manipulare marfă.

Ca rezultat al studiilor, s-au întocmit următoarele date de referință:

Tabelul 2.3.1-2 Capacitatea echipamentelor de manipulare marfă existente
(Estimată de IPTANA)

Tabelul 2.3.1-3 Capacitatea actuală de manipulare marfă a Portului Constanța
(Estimată de IPTANA)

Capacitatea totală a echipamentelor de manipulare marfă din Port este mai mult decât suficientă pentru volumul actuală de mărfuri, cu excepția mărfurilor containerizate.

Tabelul 2.3.1-1 Starea actuală a echipamentelor de manipulare marfă - 1/3

Port Constanța, România

Înainte de 1970
Între 1971 și 1980
Între 1981 și 1990
După 1991

*: teoretic

Nr	Nume operator	Dana nr.	Echipamente					Productivitate (t/hr) *	Mărfuri		
			Tip	Nr	Nume producător	Data livrării	Cap. ridicare (t)				
01	ROTRAC S.A.	(RR4)	(Vezi mai jos, No. 08, UMEX)	-	-	-	-	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
02	S.C. DEZROBIREA S.A.	0-5	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1994	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (deșeuri oțel, etc.)		
				2	Eberswalde	1964	10(cârlig)	-			
				3	Eberswalde	1964	10(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1994	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1964	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				6	BOCSA	1964	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				7	BOCSA	1994	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				8	Eberswalde	1964	10(cârlig)	-			
				9	Eberswalde	1964	10(cârlig)	-			
				10	BOCSA	1994	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				11	BOCSA	1994	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
		6, 7	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1964	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	BOCSA	1964	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
		11, 12	Macara pivotantă chei	1	Eberswalde	1955	3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
				3	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
				4	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
		13-16	Macara pivotantă chei	1	GANZ	1964	3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
				3	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
				4	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
				5	GANZ	1964	3(cârlig)	-			
6	GANZ			1964	3(cârlig)	-					
20	Macara pivotantă chei	1	Eberswalde	1964	5(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)				
		2	Eberswalde	1964	5(cârlig)	-					
03	S.C. AGROEXPORT S.A.	17, 18	Rampă încărcare nave	1		1915	-	100	Încărcare cereale		
				2		1915	-	100			
				3		1920	-	100			
				4		1920	-	100			
				5		1930	-	100			
		24	Rampă încărcare nave	1			-	100	Încărcare cereale		
				2			-	100			
		31-33	Macara pivotantă chei	1	Se va demola		-	-	Descărcare cereale		
				2	BOCSA	1978	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1978	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				6	BOCSA	1978	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				Descărcător pneumatic	1	Germania de est	1992	-		150	
					2	Germania de est	1992	-		150	
				Desc. pneu. plutitor	1	Buhler	1979	-		100	
		04	S.C. FRIAL S.A.	19	Conducte					Încărcare ulei comestibil	
				21	Macara pivotantă chei	1	GANZ	1963	5(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)
						2	Eberswalde	1970	3.2(cârlig)	-	
				53	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1973	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (alimente reci, etc.)
2	BOCSA					1973	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
3	BOCSA	1973	5(gheară)/ 6.3(cârlig)			-					
05	DECIROM S.A.	23	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1973	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	Germania de est	1979	5(cârlig)	-			
				3	Germania de est	1979	5(cârlig)	-			
				4	Germania de est	1979	5(cârlig)	-			
		47, 48	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
		49, 50	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1974	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1978	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				6	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				7	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				8	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				9	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				10	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				11	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
		06	S.C. PHOENIX S.A.	8	-	-	-	-	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)	

Tabelul 2.3.1-1 Starea actuală a echipamentelor de manipulare marfă - 2/3

Port Constanța, România

Înainte de 1970
Între 1971 și 1980
Între 1981 și 1990
După 1991

*: theoretic

Nr	Nume operator	Dana nr.	Echipamente						Productivitate (t/hr) *	Mărfuri	
			Tip	Nr	Nume producător	Data livrării	Cap. ridicare (t)				
07	SOCEP S.A.	35-37	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				6	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				7	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				8	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				9	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				10	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				11	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				12	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				41-43	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)
						2	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						3	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						4	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						5	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						6	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						7	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						8	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
9	BOCSA					1981	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
10	BOCSA					1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
11	BOCSA					1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
12	BOCSA					1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
		51-52	Macara navă-mal	1	Takraf (Germania de est)	1976	36(under spreader)	-	Încărcare /descărcare containere		
				2	Takraf (Germania de est)	1976	36(under spreader)	-			
				?	Macara pe șină	1	IPMPB (Pitești)	1975	32(under spreader)	-	Stivuire /transport containere
						2	IPMPB (Pitești)	1975	32(under spreader)	-	
08	UMEX S.A.	RR4	Macara pivotantă chei (proprietate UMEX, închiriată lui ROTRAC în funcție de necesități)	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)		
				2	BOCSA	1978	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				38	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (containere, mat. constr., cherestea, etc.)
						2	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						3	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				39	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (containere, mat. constr., cherestea, etc.)
						2	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				40	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (containere, mat. constr., cherestea, etc.)
						2	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
						3	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				44	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (containere, mat. constr., cherestea, etc.)
						2	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
						3	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
09	S.C. MINMETAL S.A.	45, 46	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Inc./desc. mărfuri generale (prod. oțel, mat. constr., etc.)		
				2	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				3	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-			
				4	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				5	BOCSA	1979	16(gheară)/ 20(cârlig)	-			
				64-66	Descărcător nave tip portal	1	Ceretti Tanfani (Italia)	1970	20(gheară)		Descărcare cărbune, minereu, cocs
						2	Ceretti Tanfani (Italia)	1970	20(gheară)		
						3	Ceretti Tanfani (Italia)	1978	20(gheară)		
						4	Ceretti Tanfani (Italia)	1978	20(gheară)		
						5	Ceretti Tanfani (Italia)	1983	20(gheară)		
						6	Ceretti Tanfani (Italia)	1983	20(gheară)		
				Curte depozitare nr. 1	Stivuitor tip portal	1	MAN (Germania)	1971	-	2.000	Stivuire /transport cărbune, cocs, minereu
					Descărcător tip portal	1	MAN (Germania)	1971	-	1.000	
				Curte depozitare nr. 2	Stivuitor	1		1983	-	2.000	Stivuire /transport cărbune, cocs, minereu
						2		1983	-	2.000	
						Descărcător cu roată port- cupe	1		1983	-	
2							1983	-	1.000		
3							1983	-	1.000		
		85	Încărcător barje	1		1983	-	2.000	Încărcare cărbune, cocs, minereu		
				2		1983	-	2.000			

Tabelul 2.3.1-1 Starea actuală a echipamentelor de manipulare marfă - 3/3

Port Constanța, România

Înainte de 1970
Între 1971 și 1980
Între 1981 și 1990
După 1991

*: theoretic

Nr	Nume operator	Dana nr.	Echipamente					Productivitate (t/hr) *	Mărfuri
			Tip	Nr	Nume producător	Data livrării	Cap. ridicare (t)		
10	SC CHIMPEX SA	54, 57	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)
				2	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				3	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				4	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				5	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				6	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				7	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				8	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				9	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				10	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				11	BOCSA	1987	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				12	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				13	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				14	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
11	SC SICIM SA	67, 68	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)
				2	BOCSA	1979	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				3	BOCSA	1987	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				1	BOCSA	1987	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				2	BOCSA	1987	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				1	Forder Technik	1977	-	200	
				2	Forder Technik	1981	-	200	
				1	MAN (Germania)	1978	25(gheară)	?	
				2	MAN (Germania)	1978	25(gheară)	?	
				1			-	200	
				2			-	200	
				1	BOCSA	1999	52(incl. gheară)	?	
				2	Voest Alpine (Austria)	1988	50(incl. gheară)	?	
				3	Voest Alpine (Austria)	1988	50(incl. gheară)	?	
12	SC OIL TERMINAL SA	69, 79	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1975	-	-	Înc./desc. mărfuri generale (saci ciment, etc.)
				2	BOCSA	1975	-	-	
				1		1985	-	400	
				2		1983	-	400	
				3		1984	-	?	
				1		1975	-	?	
				2		1975	-	?	
				3		1975	-	?	
				4		1975	-	?	
				5		1975	-	?	
				6		1975	-	?	
				1	Kone (Finlanda)	1999	52(incl. gheară)	?	
				2	Voest Alpine (Austria)	1988	50(incl. gheară)	?	
				3	Voest Alpine (Austria)	1988	50(incl. gheară)	?	
13	COMVEX SA	80, 84	Spațiu de depozitare	1	(România)	1990	-	?	Depozitare /preluare cărbune, cocs, minereuri
				2	(România)	1990	-	?	
				3	(România)	1993	-	?	
				4	(România)	1994	-	?	
				5	(România)	1999	-	?	
				1	MKF (România)	1988	-	?	
				2	MKF (România)	1990	-	?	
				3	MKF (România)	1996	-	?	
				1	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				2	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				3	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				4	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				5	BOCSA	1992	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				6	BOCSA	1992	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
14	ROMTRANS SA	107,112	Macara pivotantă chei	1	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	Înc./desc. mărfuri generale (materiale construcție, cherestea, etc.)
				2	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				3	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				4	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				5	BOCSA	1992	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				6	BOCSA	1992	16(gheară)/ 20(cârlig)	-	
				1	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				2	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				3	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				4	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				5	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				6	BOCSA	1992	5(gheară)/ 6.3(cârlig)	-	
				1	Christianson	1998	-	400	
				2	Christianson	1998	-	400	
15	SILOTRANS SRL	113	Descărcător pneumatic barje	1	Christianson	1998	-	400	Descărcare cereale
				2	Christianson	1998	-	400	
				1	Neuero	1998	-	800	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
16	ADMINISTRAȚIA ZONEI LIBERE	119	-	-	-	-	-	-	Încărcare /descărcare mărfuri generale
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-					
17	SNTFM – Agenție feribot	119	-	-	-	-	-	-	Încărcare /descărcare mărfuri generale
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-					
18	APMC Ro-Ro	120	-	-	-	-	-	-	Încărcare /descărcare mărfuri generale
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-					
19	MAST Co. SA		-	-	-	-	-	-	Încărcare /descărcare cereale
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
				-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-					

Tabelul 2.3.1-2 Capacitatea echipamentelor actuale de manipulare marfă (estimată de IPTANA)

Operator	Data	Echipamente	[tone/ciob]	[picul/oră]	[neunif. marfă]	[tone/oră]	[ore/z]	[limp. echip.]	[zile/an]	Productivitate echip.	Nr. echip.	Total productivitate [tone/an]	Facilor ocupare dană [ocup. dană]	Capacitate lucru chauri [tone/an]	Cap. totală dane [tone/an]
1	DEZROBIREA	05	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	2	-202.672	0,5	-101.336	633.559
			Macara de chei EBERSWALDE 10T	10	3,88	0,42	16,30	22	0,85	365	4	-446.536	0,5	-223.268	
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	5	-617.910	0,5	-308.955	
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	2	-202.672	0,5	-101.336	101.336
			Macara de chei EBERSWALDE 3T	3	4,63	0,9	12,50	22	0,85	365	4	-342.472	0,5	-171.236	171.236
2	AGROEXPORT	17-18	Macara de chei GANZ 3T	3	4,63	0,9	12,50	22	0,85	365	6	-513.708	0,5	-256.854	256.854
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	2	-202.672	0,5	-101.336	101.336
			Tobogan încărcare nave				41,00	22	0,85	365	5	-1.400.000	0,5	-700.000	700.000
			Macara de chei BOCSA 5T	2,5	20,81	0,81	42,14	22	0,85	365	2	-576.912	0,5	-288.406	288.406
			Macara de chei BOCSA 16T	8	14,12	0,81	91,50	22	0,85	365	3	-1.878.372	0,5	-939.186	939.186
3	FRIAL	53	Descărcător pneumatic				250,00	22	0,85	365	2	-3.422.100	0,5	-1.711.050	1.711.050
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	3	-304.008	0,5	-152.004	152.004
			Macara de chei EBERSWALDE 3T	3	4,63	0,9	12,50	22	0,85	365	1	-85.618	0,5	-42.809	42.809
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	1	-101.336	0,5	-50.688	50.688
			Conducte				1.100,00	22	0,85	365	4	-1.100.000	0,5	-550.000	550.000
4	DECIROM	23	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-405.344	0,5	-202.672	202.672
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	14	-1.418.704	0,5	-709.352	709.352
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	1	-123.582	0,5	-61.791	61.791
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	23	-2.330.728	0,5	-1.165.364	1.165.364
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	1	-123.582	0,5	-61.791	61.791
5	SOCEP	35-37; 41-43	Portainer 40T				118,66	22	0,85	365	2	-1.620.000	0,5	-810.000	810.000
			Capacitate în TE/Uan				73,00	22	0,85	365	2	-1.620.000	0,5	-810.000	810.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	5	-506.680	0,5	-253.340	253.340
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	3	-370.746	0,5	-185.373	185.373
			Macara de chei BOCSA 50T	25	4	0,5	50,00	22	0,85	365	1	-342.210	0,5	-171.105	171.105
6	UMEX	38-40	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	3	-304.008	0,5	-152.004	152.004
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-405.344	0,5	-202.672	202.672
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	1	-123.582	0,5	-61.791	61.791
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	3	-304.008	0,5	-152.004	152.004
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	2	-202.672	0,5	-101.336	101.336
7	MINMETAL	45-46	Macara de chei BOCSA 5T	5	5,68	0,95	26,98	22	0,85	365	3	-553.800	0,5	-276.900	276.900
			Macara de chei BOCSA 16T	16	4,64	0,6	44,54	22	0,85	365	2	-609.623	0,5	-304.814	304.814
			Descărcător 20T	10	87,8	0,81	71,18	22	0,85	365	6	-2.400.000	0,5	-1.200.000	1.200.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	15	-1.520.040	0,5	-760.020	760.020
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-246.164	246.164
8	CHIMPEX	54-63	Descărcător nave (en-gros) 25T*	16	81,82	0,81	1060,39	22	0,85	365	2	-12.000.000	0,5	-6.000.000	6.000.000
			Incărcător nave (en-gros)	16			246,77	22	0,85	365	4	-6.736.000	0,5	-3.368.000	3.368.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	2	-202.672	0,5	-101.336	101.336
			Incărcător nave (en-gros)				351,60	22	0,85	365	2	-4.800.000	0,5	-2.400.000	2.400.000
			Biat încărcare /descărcare				20,886	22	0,85	365	28	-72.000.040	0,5	-36.000.020	36.000.020
9	SICIM	68	Descărcător nave 50T*	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	3	-21.000.000	0,5	-12.000.000	12.000.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	8	-810.688	0,5	-405.344	405.344
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-247.164	247.164
			Descărcător pneumatic				18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Incărcător nave				2,000.000	22	0,85	365	0	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
10	OIL TERMINAL	69-79	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-247.164	247.164
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Descărcător pneumatic				18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Incărcător nave				2,000.000	22	0,85	365	0	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	8	-810.688	0,5	-405.344	405.344
11	COMVEX	80-84	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-247.164	247.164
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Descărcător pneumatic				18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Incărcător nave				2,000.000	22	0,85	365	0	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	8	-810.688	0,5	-405.344	405.344
12	ROMTRANS	107-112; 115-118	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-247.164	247.164
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Descărcător pneumatic				18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Incărcător nave				2,000.000	22	0,85	365	0	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	8	-810.688	0,5	-405.344	405.344
13	SILOTRANS	113-114	Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	4	-494.328	0,5	-247.164	247.164
			Macara de chei BOCSA 16T	16	3,76	0,3	18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Descărcător pneumatic				18,05	22	0,85	365	2	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Incărcător nave				2,000.000	22	0,85	365	0	-2.000.000	0,5	-1.000.000	1.000.000
			Macara de chei BOCSA 5T	5	4,23	0,7	14,81	22	0,85	365	8	-810.688	0,5	-405.344	405.344

Tabelul 2.3.1-3 Capacitatea actuală de manipulare mărfuri a Portului Constanța
(estimată de IPTANA)

Nr.	Operator	Zonă lucru [Dane]	Capacitate lucru chei [tone/an]	Capacitate depozitare		Capacitate cale ferată [tone/an]
				Simultană [tone]	Anuală [tone/an]	
1	DEZROBIREA	0 - 5	633.559	78.000	858.000	1.910.000
		6 - 10	101.336	27.430	301.730	195.000
		11 - 12	171.236	80.158	881.738	490.000
		13 - 16	256.854	73.528	808.808	650.000
		20	101.336	24.978	274.760	171.250
2	AGROEXPORT	17 - 18	700.000	90.000	990.000	1.100.000
		31 - 33	2.938.642	-	-	3.005.000
3	FRIAL	53	152.004	8.648	95.128	200.000
		21	93.477	3.900	42.900	171.250
		19	550.000	20.000	140.000	550.000
4	DECIROM	23	202.672	86.018	946.202	342.500
		47 - 50	771.143	253.500	2.788.500	1.350.000
5	SOCEP	35 - 37; 41 - 43	1.227.155	174.143	1.915.571	2.333.333
		51 - 52	810.000 [90.000t/an]	39.600 [4.400t/an]	792.000 [88.000t/an]	675.000 [75.000t/an]
6	UMEX	38 - 40	609.818	290.600	2.034.200	1.166.667
		44	152.004	300.000	2.100.000	350.000
			264.463	128.104	1.409.142	-
7	MINMETAL	45 - 46	581.714	553.729	3.876.100	675.000
		64 - 67	12.000.000	547.960	9.863.280	10.848.000
		85	-	-	-	-
8	CHIMPEX	54 - 63	10.376.184	163.606	1.800.000	3.980.000
9	SICIM	68	2.501.336	63.400	443.800	2.712.000
10	OIL TERMINAL	69 - 79	36.000.000	640.000	36.000.000	-
11	COMVEX	80 - 84	12.000.000	4.200.000	75.600.000	6.000.000
12	ROMTRANS	107 - 112; 115 - 118	652.508	639.090	7.029.994	3.300.000
13	SILOTRANS	113 - 114	2.000.000	100.000	2.000.000	400.000
TOTAL			85.847.441	8.586.392	152.991.853	42.575.000

2.4 Instalații de transport pe uscat în interiorul portului

Există patru modalități de transport către și din interiorul portului, și anume calea ferată, drumurile, canalele și conductele. În plus, există două terminale Ro-Ro și un terminal pentru feribot în port.

Lungimea totală a căii ferate din port ajunge la 144 km, formată din noduri de triaj și cale ferată de-a lungul cheiului (pentru transferul mărfurilor direct de pe vas în vagoane și invers) și în spatele cheiului (pentru transferarea mărfurilor din vagoane în depozite și pe platformă și invers). Aproape fiecare dană are acces direct la calea ferată.

Există patru stații de cale ferată în zona portului, și anume (a) Port Constanța A (permite accesul și lucrul la danele 1-24), (b) Port Constanța B (pentru danele 25-48), (c) Port Constanța Dana 5 (pentru danele 49-78) și (d) Port Constanța Sud Feribot (79-135).

Lungimea totală a drumurilor din port este de aproape 100 km. Există 10 porți de acces la drumurile către zona portului. Porțile 5, 6 și Port Sud sunt punctele principale de acces pentru transportul de marfă.

În zona Portului Sud Constanța se află intrarea pe Canalul Dunăre – Marea Neagră. Lungimea Canalului este de 64,4 km, lățimea căii navigabile este de 90 m iar adâncimea canalului este de 7 m. Canalul leagă portul Constanța și Dunărea la Cernavodă, la 300 km în amonte de gurile Dunării.

2.5 Activități portuare

Inspectoratul de Navigația Civilă (INC)

Sarcinile acestuia includ nu numai activitățile maritime din port, ci și controlul asupra navelor românești aflate în apele internaționale și în afara porturilor de pe cursurile de apă navigabile interioare. Ține evidența registrelor și avizelor navale și este responsabil cu avizarea navigatorilor.

Pilotaj

Porturile Constanța, Midia și Mangalia sunt dotate corespunzător cu servicii de pilotaj. Pilotajul este obligatoriu pentru toate vasele, cu excepția celor navale, de servicii publice și de salvare și a vaselor de agrement. Comandantul navei trebuie să anunțe căpitania Portului Constanța cu cel puțin 12 ore înainte de sosirea în radă.

Remorcare

Asistența remorcherelor este obligatorie în zona portului pentru vasele peste 1.000 TNI (tonaj net înregistrat). Pentru vasele sub 1.000 TNI nevoia de remorcare se stabilește în funcție de condițiile meteo și de zona de amarare. Remorcherul este alocat în funcție de TNI, de marfa transportată, de zona de transfer și de alte date. Serviciile de remorcare din radă și din port sunt efectuate în permanență, 24 de ore pe zi.

2.6 Operațiuni cu mărfuri

În decembrie 2000 existau 18 operatori principali care manipulau mărfuri în Portul Constanța. Tabelul 2.6.1 prezintă principalii operatori de terminale.

2.7 Evaluarea planurilor actuale de dezvoltare

Au fost identificate următoarele proiecte actuale de dezvoltare: noul terminal pentru containere în Portul Sudic, refacerea digurilor, terminalul GPL, terminalul pentru bitum, terminalul pentru soia boabe, terminalul pentru cereale în portul de nord, terminalul de cereale în portul sudic, Centrul Internațional de Afaceri, stația maritimă de pasageri, proiect pentru dragare și managementul deșeurilor.

Tabelul 2.6.1 Principalii operatori de terminale în Portul Constanța

Operator	Dana		Principalele mărfuri	Volum manipulat în 2000 (mii tone)	Observații
	Număr dane	Lungime dană (m)			
Rotrack	Nord: Ro-Ro		Cherestea, materiale de construcții	77	Manevre Ro-Ro
Dezrobirea	Nord: 14	1.691	Deșeuri, cupru (țevi)	486	
Phoenix	Nord: 2	230	Lemn, chimicale, produse metalice, alimente	55	
Agroexport	Nord: 6	1.035	Cereale, alimente, mărfuri generale	663	Siloz 30.000 t x 3
Frial	Nord: 3	458	Alimente reci, produse chimice	54	
Decirom	Nord: 6 Sud: 1	1.514	Cherestea, ciment, cărbune, cocs	924	
Socep	Nord: 7	1.490	Containere, produse metalice, cereale, produse chimice, mărfuri generale	2085	
Umex	Nord: 4	831	Produse metalice, cherestea, alimente, mărfuri generale, containere	481	
Minmetal	Nord: 6 Sud: 1	1.664	Minerul de fier, bauxită, cărbune, cocs, metale și nemetale, aluminiu, cupru, produse din oțel, cereale, sare, cherestea	971	
Chimpex	Nord: 10	2.269	Cereale, chimicale, acid fosforic	1211	
Sicim	Nord: 1	208	Ciment	478	
Oil Terminal	Nord: 6 Sud: 1	2.369	Țiței, benzină, chimicale, ulei de motor	3966	
Comvex	Nord: 9	2.112	Cărbune, minerul de fier, bauxită	4066	
Romtrans	Sud: 9	1.785	Produse din oțel, cereale, cherestea, mărfuri generale	1414	
Silotrans	Sud: 2	421	Cereale	257	
Mast	Sud: 6	1.168	Cereale	960	
Soia Plus	Sud: 4	510	Cereale	-	
T.T.S.	Sud: 1	192	Cereale	-	
U.S.A.	Sud: 1	177	-	-	
Sargent	Sud: 1	212	-	-	
A.Z.L.	Sud: 1	338	-	-	

Capitolul 3 Deplasări marfă în zona Portului

3.1 Prezentare a traficului de mărfuri în Port

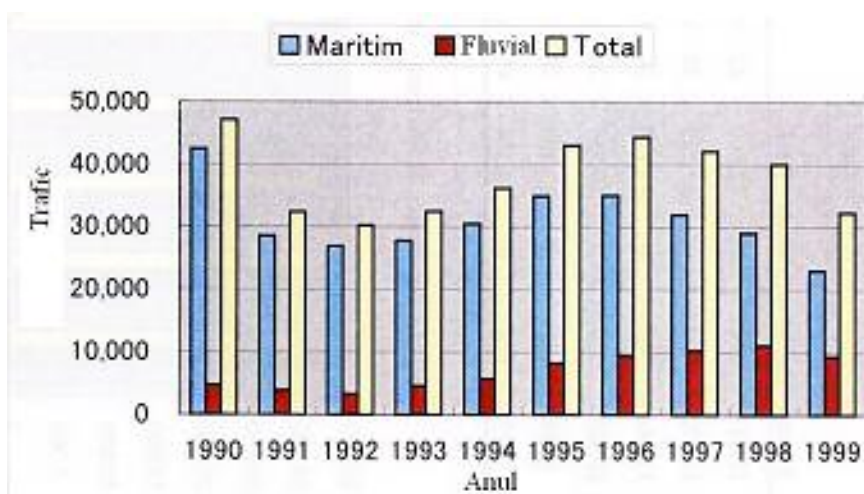
Traficul de mărfuri în Portul Constanța a atins un maxim în 1988-89, apoi a scăzut dramatic până în 1992, an din care s-au înregistrat creșteri și scăderi alternative în funcție de variațiile activităților economice din România. Cea mai mare parte a traficului de marfă din Portul Constanța este traficul maritim. Traficul fluvial, care reprezenta numai 19% din total la începutul anilor '90, a crescut treptat și a ajuns la 29% în 1999. (Vezi Tabelele 3.1.1 la 3.1.2 și Fig. 3.1.1 la 3.1.3).

Tabelul 3.1.1 Evoluția traficului de marfă în Portul Constanța (1994-1999)

(mii tone)

	Maritim		Fluvial		Total
1990	42.452	(90)	4.669	(10)	47.121
1991	28.486	(88)	3.836	(12)	32.322
1992	26.882	(89)	3.284	(11)	30.166
1993	27.746	(86)	4.611	(14)	32.357
1994	30.410	(84)	5.726	(16)	36.136
1995	34.852	(81)	8.217	(19)	43.069
1996	35.013	(79)	9.379	(21)	44.392
1997	31.910	(76)	10.177	(24)	42.087
1998	29.011	(73)	10.989	(27)	40.000
1999	22.956	(71)	9.252	(29)	32.208

Fig. 3.1.1 Evoluția traficului de marfă prin Portul Constanța (1990-1999)



Tabelul 3.1.2 Transportul maritim de marfă în Portul Constanța (1994-1999)

Încărcare				Descărcare				Total		Total final					
Export	Tranzit	Cabotaj	Total	Import	Tranzit	Cabotaj	Total	Import+Export	Tranzit total	Cabotaj					
1994	12.511	268	12.800	(42)	16.339	591	17.610	(58)	28.850	(95)	859	(3)	701	(2)	30.410
1995	12.772	458	13.229	(38)	20.014	910	21.622	(62)	32.785	(94)	1.368	(4)	699	(2)	34.852
1996	11.744	705	12.449	(36)	19.765	2.099	22.564	(64)	31.509	(90)	2.804	(8)	700	(2)	35.013
1997	10.427	329	10.756	(34)	18.883	2.093	21.154	(66)	29.310	(92)	2.422	(8)	178	(1)	31.910
1998	9.339	1.059	10.398	(36)	17.007	1.336	18.343	(64)	26.616	(93)	2.395	(8)	0	(0)	28.741
1999	9.413	914	10.326	(45)	12.370	260	12.629	(55)	21.782	(95)	1.173	(5)	0	(0)	22.956

Fig. 3.1.2 Evoluția transportului maritim de marfă

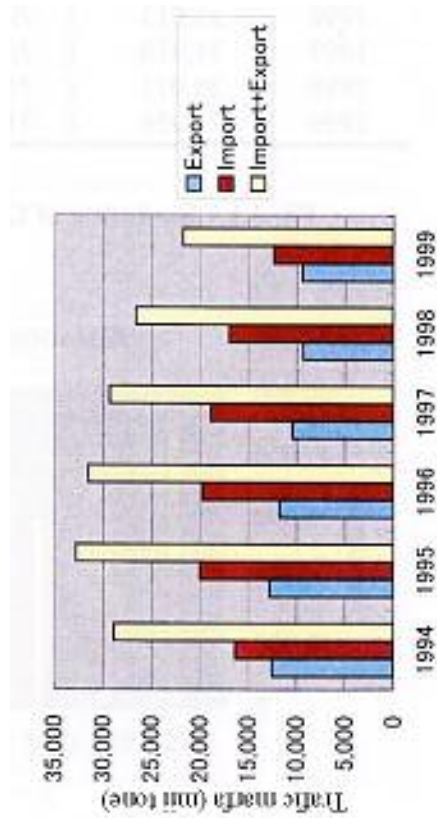
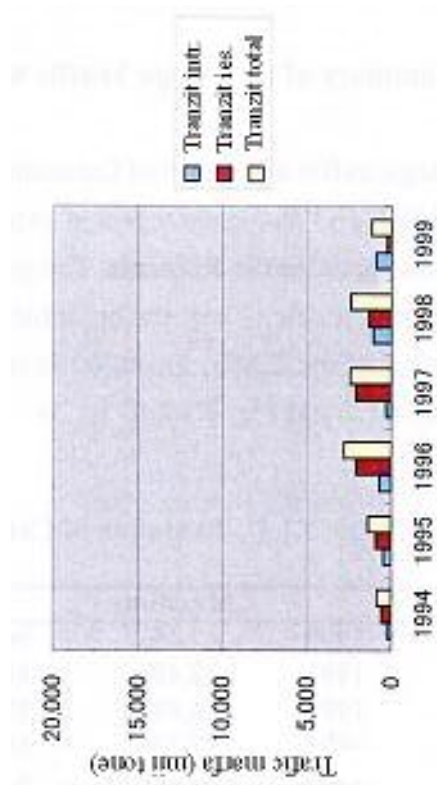


Fig. 3.1.3 Evoluția traficului de marfă în tranzit (1994-1999)



Dacă se analizează evoluția transportului maritim în Portul Constanța în ultimii șase ani pentru fiecare tip de marfă, se pot observa scăderi dramatice la țiței, produse petroliere și combustibili solizi. Este posibil ca recenta majorare a prețurilor internaționale la energie să fi avut un efect puternic asupra economiei românești. Transportul de minereu de fier importat tind în principiu să scadă. Totuși, deoarece minereul de fier intră în aceeași categorie cu deșeurile din oțel, transportul de minereu de fier tinde să rămână constant sau să crească puțin, reflectând recenta creștere a exporturilor de deșeuri ale României (vezi Fig. 3.1.4).

Transportul de cereale și cherestea a crescut. Transportul altor mărfuri, cum ar fi cele generale, a înregistrat o valoare constantă în ultimii șase ani, fără creșteri sau scăderi. Faptul că volumul de containere manipulate a crescut rapid în ultimii șase ani a fost descris în secțiunea precedentă. Aceasta nu se datorează creșterii transportului de mărfuri containerizate, cum ar fi mărfurile generale, ci progresului containerizării acestor mărfuri.

3.2 Originea și destinația mărfurilor în funcție de rută

Deoarece se pot deduce date primare pe baza răspunsurilor aproximative la aceste întrebări, Echipa de studiu JICA a folosit baza de date creată în timpul unui studiu realizat ca parte a Programului Phare (studiu intitulat “Prognoza Traficului pe Coridorul Pan-European de Transport”, Helsinki, august 1999). În această bază de date fiecare țară europeană este împărțită pe regiuni economice pe baza Rețelei TINA (o rețea creată în studiul numit “Evaluarea noilor de infrastructură de transport în Europa Centrală și de Răsărit”, iunie 1999), iar traficul de marfă între aceste regiuni, la nivelul anului 1996, este estimat pe baza statisticilor vamale și comerciale. În cazul României, țara este împărțită în opt regiuni economice iar baza de date include traficul cu fiecare regiune din țară, traficul cu alte țări și traficul din cadrul fiecărei regiuni din țară. Portul Constanța aparține Zonei de Sud-Est a României. Pe lângă Portul Constanța, această zonă include și porturile fluviale Galați, Brăila și Tulcea. În aceste porturi predomină transportul fluvial iar traficul maritim este mult mai mic decât cel din Portul Constanța. În consecință, estimând că traficul din Zona de Sud-Est este aproape egal cu traficul din Portul Constanța, cu ajutorul acestei baze de date au fost analizate originile și destinațiile mărfurilor manevrate în Portul Constanța.

3.2.1 Mărfuri via Portul Constanța (1996)

În prezentul Studiu au fost analizate tonajul mărfurilor încărcate și descărcate în Portul Constanța, tonajul mărfurilor transportate spre țările din interiorul continentului și rutele de

transport al mărfii spre alte țări cât și spre alte regiuni din România. Datele de mai sus sunt disponibile pentru fiecare marfă în parte. Tabelele 3.2.1 și 3.2.2 prezintă traficul de marfă.

Tabelul 3.2.1 Marfă descărcate în Portul Constanța (1996) – în mii tone

		Spre România	Spre alte țări	Total
Descărcat în Constanța	Curs apă intern	1.298	1.021	2.319
	Cale ferată	13.641	808	14.449
	Rutier	6.880	339	7.219
24.984	Total	21.819	2.168	23.987

Tabelul 3.2.2 Marfă încărcată în Portul Constanța (1996) – în mii tone

		Din România	Din alte țări	Total
Încărcat în Constanța	Curs apă intern	47	347	394
	Cale ferată	9.683	1.888	11.571
	Rutier	6.792	267	7.059
12.423	Total	16.522	2.502	19.024

Din această analiză s-au desprins următoarele concluzii:

- (1) Principalele mărfuri descărcate în Portul Constanța sunt materii prime industriale și materii prime energetice, cum ar fi țiței, produse petroliere, minereu de fier și combustibili minerali solizi.
- (2) Aproape toate mărfurile descărcate în Portul Constanța este transportată spre interiorul României, iar volumul de marfă transportat spre alte țări nu depășește 10% din total. Referitor la rutele de transport spre interiorul țării, calea ferată este predominantă (63%). Urmează transportul rutier (32%), iar procentul transportului cu apele interioare este foarte scăzut. Volumul transportului cu barje către Portul Galați, care aparține Zonei de Sud-Est a României și traficul fluvial aferent este de aproximativ 8 milioane tone, cifră care nu este însă inclusă în statistici.
- (3) Principalele mărfuri încărcate în Portul Constanța sunt cereale, materiale de construcții (ciment), îngrășăminte, produse industriale – produse din oțel, produse petroliere și produse agricole.
- (4) Deși majoritatea mărfurilor încărcate în Portul Constanța provin din interiorul României, volumul de marfă provenit din alte țări reprezintă 10%. Principalele rute de transport din interiorul țării spre Portul Constanța sunt calea ferată (59%) și transportul rutier (41%).

Transportul pe apele interioare este sub 10%, excluzând traficul din cadrul aceluiași regiuni.

3.2.2 Originile și destinațiile mărfii transportate maritim și manipulată în Port

Prezentul Studiu include și analiza originilor mărfii transportată maritim și descărcată în Port pentru fiecare zonă, precum și destinațiile mărfii destinată transportului maritim, încărcată în Port, pe zone.

Din această analiză s-au desprins următoarele concluzii:

- (1) Principalele țări exportatoare ale mărfurilor descărcate în Portul Constanța sunt Rusia și statele CSI, în principal Rusia (30%), Orientul Mijlociu și țările nord africane (21%), țările asiatice și din Oceania (21%), țările central și sud-americane (8%) și țările UE și vest-europene (8%). Mărfurile exportate din aceste principale patru regiuni sunt țiței, produse petroliere, cărbune și minereu de fier, toate mărfurile fiind livrate en-gros.
- (2) Ruta de transport pentru 70% din mărfurile importate de România este transportul maritim. Totuși, jumătate din marfa importată din statele CSI este transportată pe calea ferată, 24% din marfa transportată din UE și țările vest-europene este transportată pe uscat și 14% pe calea ferată. În cazul mărfurilor importate din TCEE (țările central și est-europene), 42% este transportată pe calea ferată, 23% pe uscat și 19% pe cursurile de apă interioare, în timp ce transportul maritim reprezintă numai 15%.
- (3) Principalii parteneri care importă mărfurile încărcate în Portul Constanța sunt țările nord-africane și din Orientul Mijlociu (53%), aceasta reprezentând cel mai mare procent. Produsele agricole, materialele de construcții inclusiv ciment, îngrășămintele, produsele metalice inclusiv oțel, produsele petroliere, etc., sunt mărfurile exportate de România spre această regiune. Alți parteneri de import sunt țările asiatice (19%), țările UE și vest-europene (10%) și țările mediteraneene (10%). Deși volumul exporturilor României către TCEE este mare, aceste mărfuri nu sunt expediate pe cale maritimă.
- (4) Mijlocul de transport pentru 67% din mărfurile exportate de România este cel maritim. Totuși, aproape toate mărfurile exportate spre statele CSI sunt transportate pe calea ferată iar proporția transportului maritim este foarte mică. În cazul mărfurilor exportate spre TCEE (țările central și est-europene), 67% se face pe calea ferată, 22% pe cursurile de apă interioare și 7% pe uscat, în timp ce proporția transportului maritim reprezintă numai 7%.

În cazul mărfurilor exportate spre țările UE și vest-europene, 31% este transportat pe uscat, 21% pe calea ferată și 10% pe cursurile de apă interioare, transportul maritim reprezentând numai 38%.

3.3 Potențialul de trafic al Portului Constanța cu țările din jur

3.3.1 Mărimea economiei și volumul comerțului

Tabelele 1.2.1 și 1.2.2 indică populația, mărimea economiei TCEE, a țărilor de la Marea Neagră și a țărilor caucaziene și central asiatică, în 1998. Tabelul 1.2.3 prezintă volumul comerțului din țările înconjurătoare. Datorită disponibilității limitate a datelor comparative pentru țările caucaziene și central asiatică, prezentul studiu preia datele din Indicatorii Globali de Dezvoltare (Banca Mondială, 2000).

Cu excepția Kazahstanului și a Uzbekistanului, atât populația cât și amploarea activităților economice (PIB și volumul comerțului) pentru țările caucaziene și central asiatică avute în vedere de Portul Constanța ca piețe comerciale sunt mai mici decât România ca mărime și va fi nevoie de mult timp până nivelul comerțului și traficului din această zonă să atingă nivele considerabile. De exemplu, chiar dacă creșterea anuală de 8% ar continua timp de zece ani, economia se va dezvolta numai de 2,2 ori.

Care sunt partenerii comerciali ai Kazahstanului și Uzbekistanului? Tabelul 3.3.1 indică principalii parteneri și principalele mărfuri ale acestor două state. Principalele mărfuri de export ale Kazahstanului sunt țițeiul și gazele naturale (24%), urmate de produsele din oțel (11%). Uzbekistanul exportă bumbac și textilele (63%), urmate de țiței și gaze naturale (13%). Principalele mărfuri de import ale acestor două țări sunt mașinile și bunurile de larg consum. Cei mai mari parteneri comerciali ai Kazahstanului și Uzbekistanului sunt Rusia și statele CSI. Volumul comerțului Kazahstanului și Uzbekistanului cu Rusia și cu statele CSI în 1996 reprezintă 30-50% din volumul total și este în scădere. După Rusia și statele CSI, țările UE reprezintă următorii parteneri comerciali (20-30%) iar volumul comerțului cu țările asiatice și cu cele din Orientul Mijlociu nu depășește 10%.

Apoi, care este procentul de volum de comerț care trece prin Portul Constanța? Este puțin probabil ca mărfurile importate din și exportate spre Rusia și spre statele CSI, precum și cele importate din și exportate spre țările asiatice și din Orientul Mijlociu să vină în Portul Constanța. Mărfurile schimbate cu țările UE și TCEE, cum ar fi Germania, Elveția și Ungaria pot fi un candidat. Volumul comerțului cu țările UE și TCEE reprezintă 10-16% din volumul total.

3.3.2 Traficul de marfă în Portul Poti

Transportul pe mare al mărfurilor spre și din țările caucaziene și central-asiatice se derulează prin porturile georgiene de la Marea Neagră. Din aceste mărfuri, mărfurile en-gros, mărfurile generale și alte mărfuri, excluzând țițeiul, sunt exportate sau importate prin Portul Poti.

Aproximativ 50% din mărfurile din Port sunt mărfuri de tranzit, provenind sau fiind destinate țărilor caucaziene cum ar fi Armenia și Azerbaidjan, precum și țările central-asiatice. Mărfurile pentru Kazahstan și Uzbekistan, țări cu economii relativ mari, nu reprezintă în prezent un volum substanțial. Datorită mărimii economiilor lor, acestea vor fi considerate ca formând în viitor o potențială regiune economică în interiorul continentului. Procentul mărfurilor containerizate este de 20% pentru mărfurile autohtone din Georgia și 4% pentru mărfurile de tranzit (vezi Tabelul 3.3.1).

Țările de origine pentru mărfurile importate prin Portul Poti sunt statele CSI (Ucraina și Rusia), țările central și est-europene din jurul Mării Negre (România și Bulgaria) și SUA. Pe de altă parte, principalele țări de destinație ale exporturilor prin Portul Poti sunt Turcia și Ucraina. Din aceste mărfuri, cele care ajung în Portul Constanța reprezintă aproximativ 5-15%, inclusiv mărfurile schimbate cu România, din care mărfurile de tranzit prin Portul Constanța reprezintă 5%. Principalii parteneri pentru comerțul maritim al țărilor caucaziene și central-asiatice sunt Ucraina, Turcia, Bulgaria, România și SUA. Comerțul pe mare cu Ucraina și Bulgaria este puternic sprijinit prin serviciile de feribot între Poti și porturile ucrainene sau bulgare.

Tabelul 3.3.1 (1) Evoluția traficului maritim de marfă în Portul Poti, Georgia

		Import			Export			Import + Export		
		Local	Tranzit	Total	Local	Tranzit	Total	Local	Tranzit	Total
1998	Tone	839.925	1.084.919	1.924.844	391.816	169.351	561.167	1.231.741	1.254.270	2.486.011
	%	44	56	100	70	30	100	50	50	100
1999	Tone	570.460	689.440	1.259.900	873.080	165.743	1.038.823	1.443.540	855.183	2.298.723
	%	45	55	100	84	16	100	63	37	100
2000	Tone	633.688	1.412.934	2.046.622	1.026.426	546.673	1.573.099	1.660.114	1.959.607	3.619.721
	%	31	69	100	65	35	100	46	54	100
Total	Tone	2.044.073	3.187.293	5.231.366	2.291.322	881.767	3.173.089	4.335.395	4.069.060	8.404.455
	%	39	61	100	72	28	100	52	48	100

Notă: % în mărfuri autohtone sau de tranzit

Sursa: Autoritatea Portuară Poti

Tabelul 3.3.1 (2) Evoluția traficului de containere în Portul Poti, Georgia

		Import			Export			Import + Export		
		Local	Tranzit	Total	Local	Tranzit	Total	Local	Tranzit	Total
1998	Tone	234.123	86.044	320.167	135.816	0	135.816	369.939	86.044	455.983
	%	28	8	17	35	0	24	30	7	18
1999	Tone	145.266	31.591	176.857	135.508	0	135.508	280.774	31.591	312.365
	%	25	5	14	16	0	13	19	4	14
2000	Tone	168.832	56.282	225.114	183.903	1.204	185.107	352.735	57.486	410.221
	%	27	4	11	18	0	12	21	3	11
Total	Tone	548.221	173.917	722.138	455.227	1.204	456.431	1.003.448	175.121	1.178.569
	%	27	5	14	20	0	14	23	4	14

Notă: % în mărfuri autohtone sau de tranzit

Sursa: Autotitatea Portuară Poti

3.3.3 Potențialul comercial care poate fi atras de Constanța

Indicatorii activităților economice, cum ar PIB și volumul comerțului, pentru TCEE-5 și Croația sunt mai mari decât cei ai României, iar acești indicatori economici cresc în mod constant cu o rată de 4-5%. Care sunt partenerii de export și import ai acestor țări și trec mărfurile schimbate prin Portul Constanța? Dintre aceste țări, Ungaria și Slovacia reprezintă zone care pot oferi cel mai mare potențial ca țări situate în zona Portului Constanța, mai jos fiind prezentați partenerii comerciali ai acestor două țări și procentul din schimburile lor comerciale care poate fi atras de Portul Constanța.

Principalii parteneri către care exportă Ungaria sunt în mare majoritate țările vest-europene, inclusiv UE (75% în 1999), iar volumul schimburilor a crescut în ultimii șase ani cu 17%, de la 58%. Al doilea mare partener comercial al Ungariei este reprezentat de diferite țări din zonă, inclusiv țările CEFTA (Acordul Central European de Liber Schimb), volumul exporturilor în 1999 reprezentând 10% din total. Procentul volumului exporturilor către țările mediteraneene, statele CSI și țările asiatice, parteneri comerciali pentru care există posibilitatea direcționării mărfurilor prin Portul Constanța, era de 17% în 1993. Totuși, acest procent a scăzut de la an la an, ajungând la 6% în 1999. Aceasta se datorează faptului că exporturile către statele CSI a scăzut de la 13% în 1993 la 2% în 1999.

Pe de altă parte, principalii parteneri de la care importă Ungaria mărfuri sunt în mare majoritate țările vest-europene și UE (64% în 1999), volumul importurilor crescând în ultimii șase ani cu 8%, de la 56%. Importurile din țările asiatice ocupă locul al doilea (11% din total), fiind diferit de volumul exportat. Aproape toate importurile din Rusia, țitei și produse petroliere, sunt transportate prin conducte. Procentul volumului importurilor din țările mediteraneene, statele CSI și țările asiatice, parteneri comerciali pentru care există posibilitatea direcționării mărfurilor prin Portul Constanța, era de 7% în 1993. Acest procent a

crescut însă în ultimii ani, ajungând la 14% în 1999. Aceasta se datorează creșterii volumului importurilor din țările asiatice de la 5% în 1993 la 11% în 1999.

Ca și în cazul Ungariei, principalii parteneri comerciali pentru exporturile Slovaciei sunt țările vest-europene, inclusiv UE (60% în 1999), volumul exporturilor crescând cu 30% de la 30% în ultimii șase ani. Următorii parteneri comerciali pentru exporturile Slovaciei sunt diferite țări central și est-europene, volumul exporturilor reprezentând 30% din total. Volumul exporturilor către aceste două zone reprezintă 90% din exporturile de mărfuri ale Slovaciei. procentul exporturilor către țările mediteraneene, statele CSI și țările asiatice, parteneri comerciali pentru care există posibilitatea direcționării mărfurilor prin Portul Constanța, era de 9% în 1993. Acest procent a scăzut totuși de la an la an, ajungând la 4% în 1999.

Pe de altă parte, principalii parteneri de la care importă Slovacia mărfuri sunt în mare majoritate țările vest-europene și UE (51% în 1999), volumul importurilor crescând în ultimii șase ani cu 30%, de la 28%. Importurile din alte țări se află pe locul al doilea, cu 13% din total. Totuși, procentul schimburilor comerciale cu țările din regiune a scăzut de la an la an. Aproape toate importurile din Rusia, țitei și produse petroliere, sunt transportate prin conducte. Procentul volumului importurilor din țările mediteraneene, statele CSI și țările asiatice, parteneri comerciali pentru care există posibilitatea direcționării mărfurilor prin Portul Constanța, este de 9%.

Capitolul 4 Administrația, managementul și operațiunile portuare

4.1 Administrația portuară

Legi aplicabile managementului și operațiunilor portuare

(1) Principalele prevederi aplicabile activităților portuare

OG nr. 22/1999 privind administrația porturilor și serviciilor portuare

OG nr. 131/2000 privind stabilirea anumitor măsuri pentru facilitarea operațiunilor portuare

HG nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței (MLPTL)

HG nr. 517/1998 privind înființarea Societății Naționale “Administrația Porturilor Maritime Constanța (APMC)”

(2) Prevederi legale aplicabile proprietăților publice și concesiunilor portuare

Constituția României din 1991 (în speță art. 135)

Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia (lege organică)

Legea nr. 219/1998 privind regimul concesiunilor (lege organică)

HG nr. 216/1998 privind aprobarea Normelor Metodologice pentru aplicarea Legii nr. 213/1998 privind regimul concesiunilor

4.2 Managementul și operațiunile portuare

Conform art. 10 din OG nr. 22/1999, serviciile prestate în porturi sunt clasificate în 2 categorii:

A. Servicii portuare publice, și anume:

Pilotaj, remorcare, amarare /plecare nave, colectarea reziduurilor, apele reziduale și deșeurile provenite de pe nave, măsuri sanitare și de-poluarea terenurilor și a apelor portuare, colectarea deșeurilor de pe nave

Întreținere, dragare, semnalizare și dalbi în apele portuare și pe căile de acces în port, semnalizare și întreținerea utilizării și iluminării drumurilor publice din port

Prevenirea incendiilor pe nave și pe platformele plutitoare din port.

B. Servicii portuare, incluzând toate serviciile prestate în port.

Serviciile portuare sunt prestate de societăți comerciale în mod liber, însă pentru anumite servicii portuare aceste societăți au fost avizate de MLPTL care practic a delegat dreptul de autorizare către ICN.

(1) Statutul juridic al APMC

În 1998, prin Hotărârea de Guvern nr. 517/1998, APMC a fost reorganizată ca societate pe acțiuni, deținută în întregime de stat. Aceasta este o societate comercială, având ca țel prioritar maximizarea profiturilor și prestând, în același timp, activități de interes public național, conform art. 1(2) din respectiva HG. Denumirea primită a fost cea de Societate Națională (conform art. 2(2) din OUG nr. 30/1997, modificată și aprobată prin Lege nr. 207/1999). În prezent, toate acțiunile Societății Naționale APMC SA sunt deținute de stat, drepturile și obligațiile fiind exercitate prin MLPTL (art. 3(1) din HG nr. 517/1998).

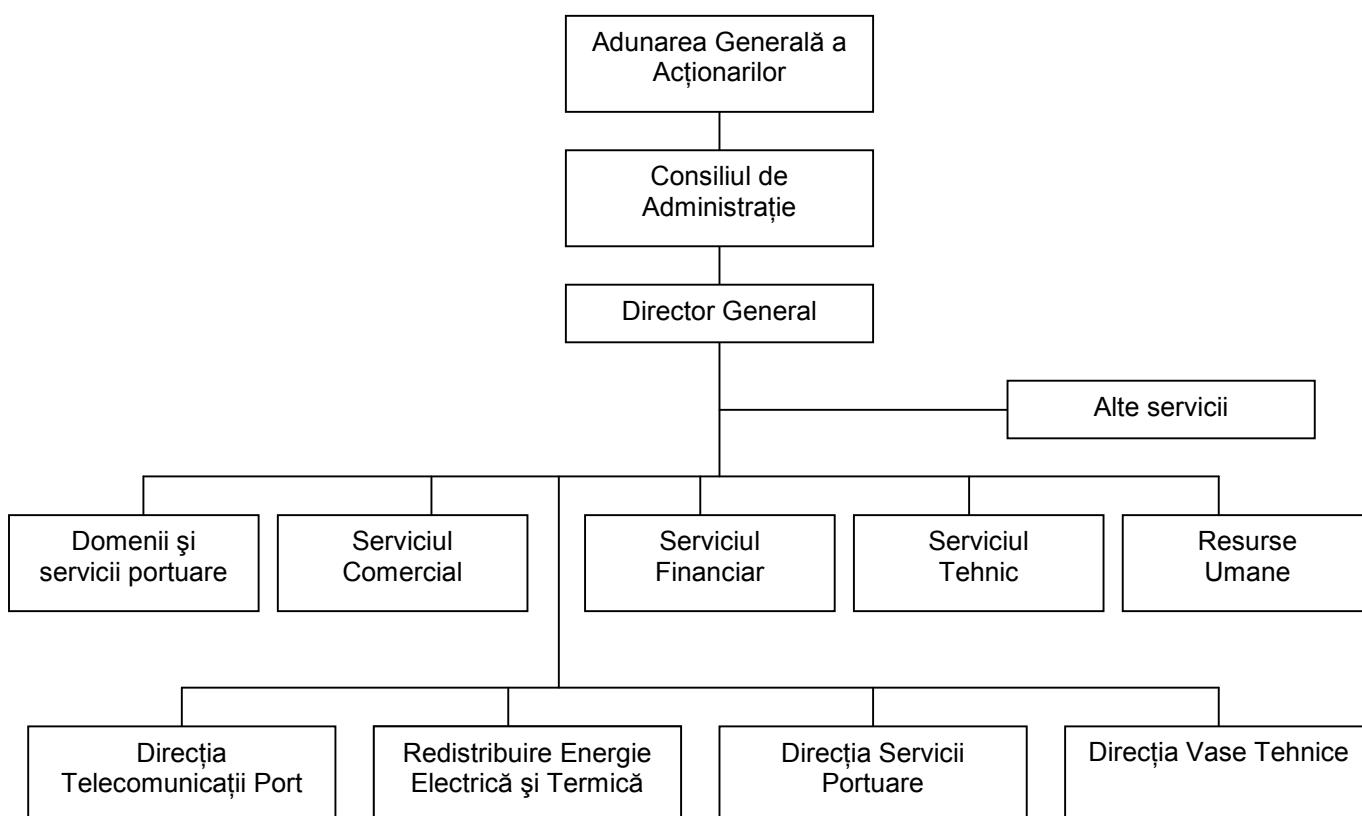
(2) Structura organizatorică a APMC

Conform HG nr. 517/1998, aceasta constă din:

Adunarea Generală a Acționarilor (AGA) ca organ de decizie. Aceasta decide activitățile societății și politica economică, aspectele legate de capitalul social al societății, etc.

Actuala structură organizatorică a APMC poate fi reprezentată astfel:

Structura organizatorică actuală a APMC



(3) Sistemul actual de tarificare

Sistemul de tarificare al APMC este prezentat mai jos (în dolari SUA). Aproape toate tarifele au un nivel adecvat, cu excepția tarifului pentru utilizarea domeniului portuar (590 lei/m²/lună) care este foarte scăzut. Se pare că motivul este acela că APMC nu deține drepturi juridice asupra terenului din port deținut de stat.

LISTA TARIFELOR PRACTICATE DE APMC CU AGENȚII ECONOMICI 1 AUGUST 2001

A. TARIFE USD

Nr.	Tip vas	U.M.	0-5000	5001-10000	10001-20000	20001-40000	>40000
1.	Transportor minereu	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
2.	Tanc	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
3.	Transportor mărfuri	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
4.	Transportor containere	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
5.	RoRo	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
6.	Transportor pasageri	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
7.	Militar	USD/UTB	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
8.	Nave de pescuit	USD/UTB	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09
9.	Transportor fluvial marfă	USD/tonă	0.05	-	-	-	-

Din care: taxa de far pentru navele maritime: 0,03 USD/UTB
vasele de pescuit: 0,02 USD/UTB
navele fluviale: 0,01 USD/UTB

Nr.	Tip vas	U.M.	0-5000	5001-10000	10001-20000	20001-40000	>40000
1.	Transportor minereu	USD/m/zi	3.00	4.70	8.00	9.00	21.0
2.	Tanc	USD/m/zi	6.50	12.50	14.30	26.60	28.20
3.	Transportor mărfuri	USD/m/zi	2.10	2.50	3.70	3.80	20.00
4.	Transportor containere	USD/m/zi	6.00	6.80	7.00	7.20	8.00
5.	RoRo	USD/m/zi	4.70	5.80	6.20	6.80	7.00
6.	Transportor pasageri	USD/m/zi	8.50	8.50	8.50	8.50	8.50
7.	Militar	USD/m/zi	9.50	9.50	9.50	9.50	9.50
8.	Nave de pescuit	USD/m/zi	17.50	17.50	17.50	17.50	17.50
9.	Transportor fluvial marfă	USD/m/zi	0.63	-	-	-	-

4.3 Conformitatea cu convențiile internaționale în vigoare

România a adoptat convențiile Organizației Maritime Internaționale. Majoritatea convențiilor adoptate se referă la prevederile pentru transportul maritim și la protecția mediului.

4.4 Situația financiară actuală a APMC

(1) Anul fiscal

Anul fiscal al APMC începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie.

(2) Reglementări

Procedurile financiare sunt reglementate prin Legea Contabilității (nr. 82), adoptată în 1991. Aceasta este singura lege privind finanțele publice adoptată de Parlamentul României. În ceea ce privește detaliile procedurilor financiare, APMC are propriile reglementări interne.

(3) Venituri

Veniturile totale din exploatare au crescut în 1998-2000. Serviciile portuare (tariful de acces în port, tariful de chei, etc.) alcătuiesc cea mai mare parte a veniturilor din exploatare în fiecare an. Al doilea loc este ocupat de alimentarea cu energie. Venitul net în 2000 a fost de patru ori mai mare decât cel din 1998 și 1999.

(4) Cheltuieli

Serviciile prestate de terți, materiile prime și salariile reprezintă cea mai mare parte a cheltuielilor de exploatare în fiecare an.

(5) Randamentul în exploatare

Tabelul 4-4 prezintă randamentele în exploatare și de lucru ale APMC între 1998 și 2000. În 1998 și 1999, randamentul în exploatare și randamentul de lucru au fost sub nivelul satisfăcător. În 2000, randamentul în exploatare a fost de 66% iar cel de lucru 60%. În consecință, aceste randamente abia s-au situat la nivelul satisfăcător. Situația financiară a APMC nu este foarte eficientă. Pe de altă parte, este nevoie ca APMC să deruleze investiții corespunzătoare în infrastructura portului, cum ar fi întreținerea și refacerea digurilor, a cheiurilor și a drumurilor, dragare, etc. Singura soluție ar fi creșterea veniturilor și reducerea cheltuielilor, APMC trebuind să adopte astfel de măsuri imediat.

Tabelul 4-4 Randamentul în exploatare și de lucru al APMC

An	1998	1999	2000
Exploatare (%)	73,7	79,8	66,0
Lucru (%)	70,6	67,3	60,0

Capitolul 5 Rețeaua de transport din zona Portului Constanța

5.1 Rețeaua actuală de transport din România

5.1.1 Generalități

Rețeaua de transport din România dispune de șase căi: mare, ape interioare, șosea, cale ferată, aer și conducte. Conform Anuarului Statistic al României din 1999, volumul transportat în 1998 a fost de 20,4 mld. tone-km (32,7%) pe mare, 4,2 mld. tone-km (6,7%) pe apele interioare, 15,7 mld. tone-km (25,2%) pe șosea, 19,7 mld. tone-km (31,6%) pe calea ferată, 22 milioane tone-km (3,7%) pe aer și 2,3 mld. tone-km prin conducte de petrol.

5.1.2 Porturi maritime, porturi fluvial-maritime și porturi fluviale

În România există acum trei Administrații, create pentru a asigura operațiunile portuare corespunzătoare pentru utilizatorii porturilor: Societatea Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța SA (APMC), Societatea Națională Administrația Porturilor la Dunărea Maritimă (APDM) la Galați și Societatea Națională Administrația Porturilor la Dunărea Fluvială (APDF) din Giurgiu.

APMC răspunde de porturile Constanța, Midia și Mangala, APDM răspunde de porturile de la Dunărea maritimă situate între 11,5 mile - 164 km și 176 km – 292 km. Porturile Brăila, Galați, Tulcea și Sulina sunt sub autoritatea APDM, Sulina fiind un port maritim. APDF răspunde de porturile de pe Dunăre situate între km 300 și km 1075. Principalele porturi din zonă sunt Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Zimnicea, Turnu Măgurele, Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta Turnu Severin, Orșova și Moldova Veche.

Poziția principalelor porturi este prezentată în Fig. 5.1.1.

5.1.3 Cursurile de apă interioare

Fluviu Dunărea și Canalul Dunăre – Marea Neagră sunt principalele cursuri de apă interioare din România. Administrația Fluvială Dunărea de Jos răspunde de administrarea fluviului Dunărea, iar Administrația Canalelor Navigabile răspunde de Canal.

Lungimea navigabilă a fluviului Dunărea este de 2.414,72 km între Sulina și Kelheim, unde se leagă de Canalul Main – Dunăre, lungimea aferentă României fiind de 1.075 km de la Sulina (km 0) la granița cu Iugoslavia (km 1.075), din care o anumită parte se află sub jurisdicția guvernului Bulgariei. Pe baza datelor privind condițiile de navigare pe Dunăre furnizate de țările membre, Comisia Dunării publice datele despre condițiile de navigare pe principalul

canal al Dunării și informații detaliate despre fiecare sector navigabil, cotele secțiunilor periculoase în timpul perioadelor cu un nivel scăzut al apei și altele.

Canalul Dunăre – Marea Neagră are o lungime de 64,4 km legând Portul Constanța și fluviul Dunărea, existând două ecluze similare la cele două capete ale Canalului, și anume la Șantierul Hidrotehnic Cernavodă și Șantierul Hidrotehnic Agigea. Încăperile ecluzelor au o lungime de 310 m, lățime de 25 m și o adâncime de 7,5 m. Înălțimea de pod a Canalului este de 17 m.

5.1.4 Căile ferate

Căile Ferate Române au fost divizate în funcție de cele trei activități de bază: infrastructură, transport marfă și transport pasageri. Restructurarea căilor ferate s-a încheiat în 1998, din acest proces rezultând cinci societăți comerciale.

CFR Marfă efectuează transportul public de mărfuri, inclusiv servicii de feribot cu Terminalul Constanța și transport combinat cu 32 de terminale interioare de marfă.

Rețeaua principală de cale ferată și terminalele interioare de marfă sunt prezentate în Fig. 5.1.2.

5.1.5 Drumurile

Lungimea totală a drumurilor publice era de 73.260 km la sfârșitul anului 1998, din care partea modernizată reprezintă 24,6% (18.031 km). În România există numai două căi de traversare cu plată a fluviului Dunărea.

Cele mai importante rute fac parte din coridorul nr. IV și nr. IX din Rețeaua Europeană de Transport. Coridorul nr. IV leagă Budapesta, Arad, Sibiu, București și Constanța. Coridorul nr. IX leagă Alexandroupolis (Grecia), Giurgiu, București, Albița și Kiev (Ucraina).

Rețeaua principală de drumuri este prezentată în Fig. 5.1.3.

5.1.6 Conductele

În România există în exploatare conducte de țiței și de gaze naturale. O conductă de țiței leagă câmpurile petroliere autohtone de la Pitești, Ploiești și Onești și Portul Constanța. Cealaltă conductă leagă Portul Constanța și Complexul Petrolier Petromidia. Conducta internațională de gaze naturale ajunge de la câmpurile gazeifere din Rusia până în Bulgaria, Grecia și Turcia. Conductele autohtone vor fi conectate la rețelele trans-europene de energie prin Ungaria.

5.1.7 Transportul pe uscat în jurul Municipiului Constanța

(1) Drumurile

Drumul european 87 merge paralel cu litoralul Mării Negre, între Tulcea și Mangalia, prin zona Municipiului Constanța. Drumul european 60 pornește din mijlocul Municipiului Constanța și ajunge la București. Coridorul nr. IV este în realizare acum, în viitorul apropiat urmând a se realiza o autostradă între Constanța și București. Prima etapă a autostrăzii, între București și Cernavodă, a demarat în 2001 și se va deschide în 2003.

(2) Căile ferate

București și Constanța sunt legate printr-o cale ferată care face parte din Coridorul nr. IV. Linia este în curs de reabilitare (între București și Gara Constanța).

Calea ferată de la Portul Constanța se leagă la acest Coridor lângă Gara Constanța. La Portul de Nord sunt conectate trei linii duble: între Poarta nr. 6 și nr. 7, lângă Poarta nr. 9 și lângă Poarta nr. 10. La Portul Sudic este legată o singură linie simplă. Nu există nici un plan pentru reabilitarea acestor linii.

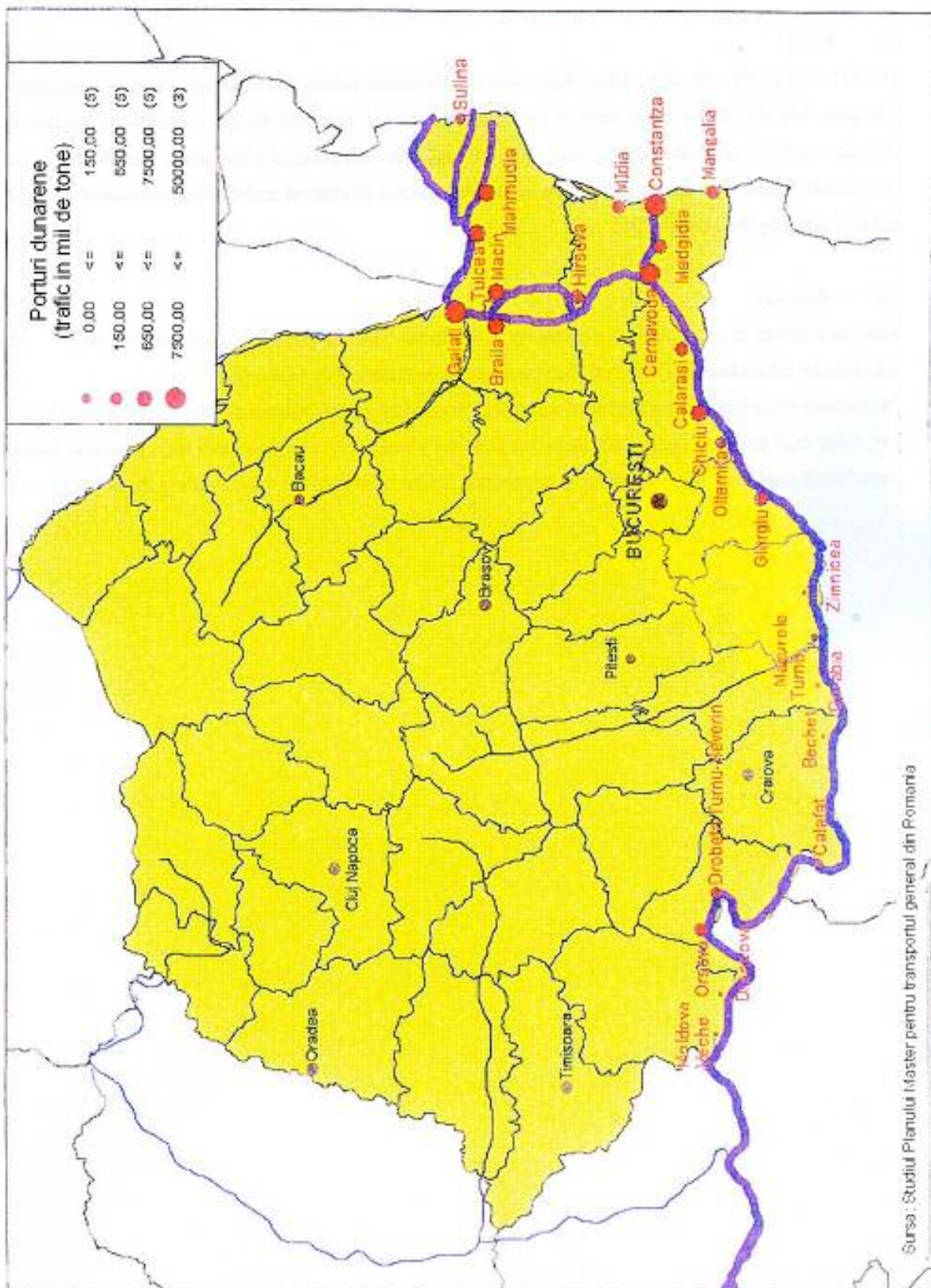
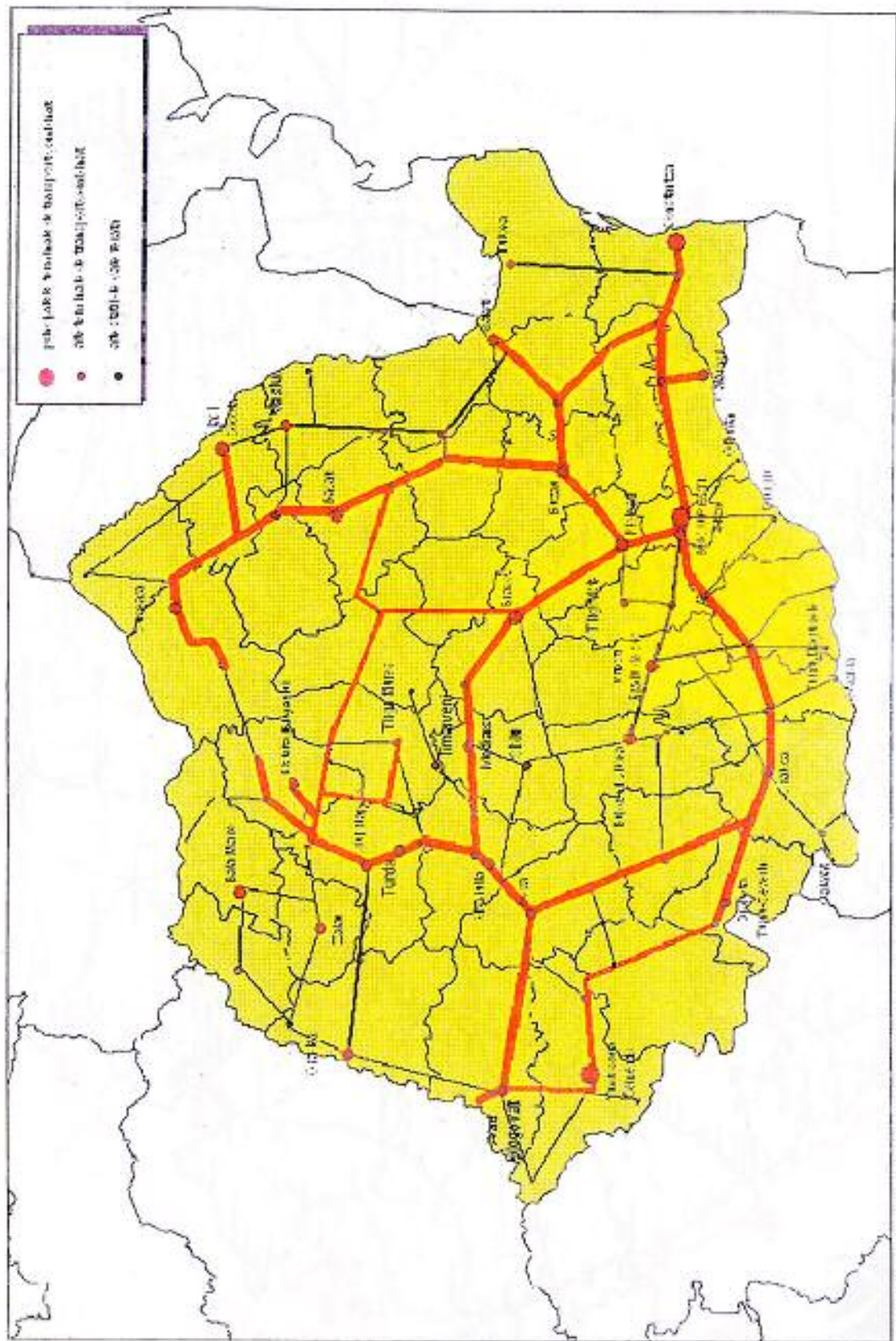


Fig. 5.1.1 Amplasarea principalelor porturi din România



Source: Romania General Transport Master Plan Study

Fig. 5.1.2 Rețeaua de căi ferate și terminalele de transport marfă din România

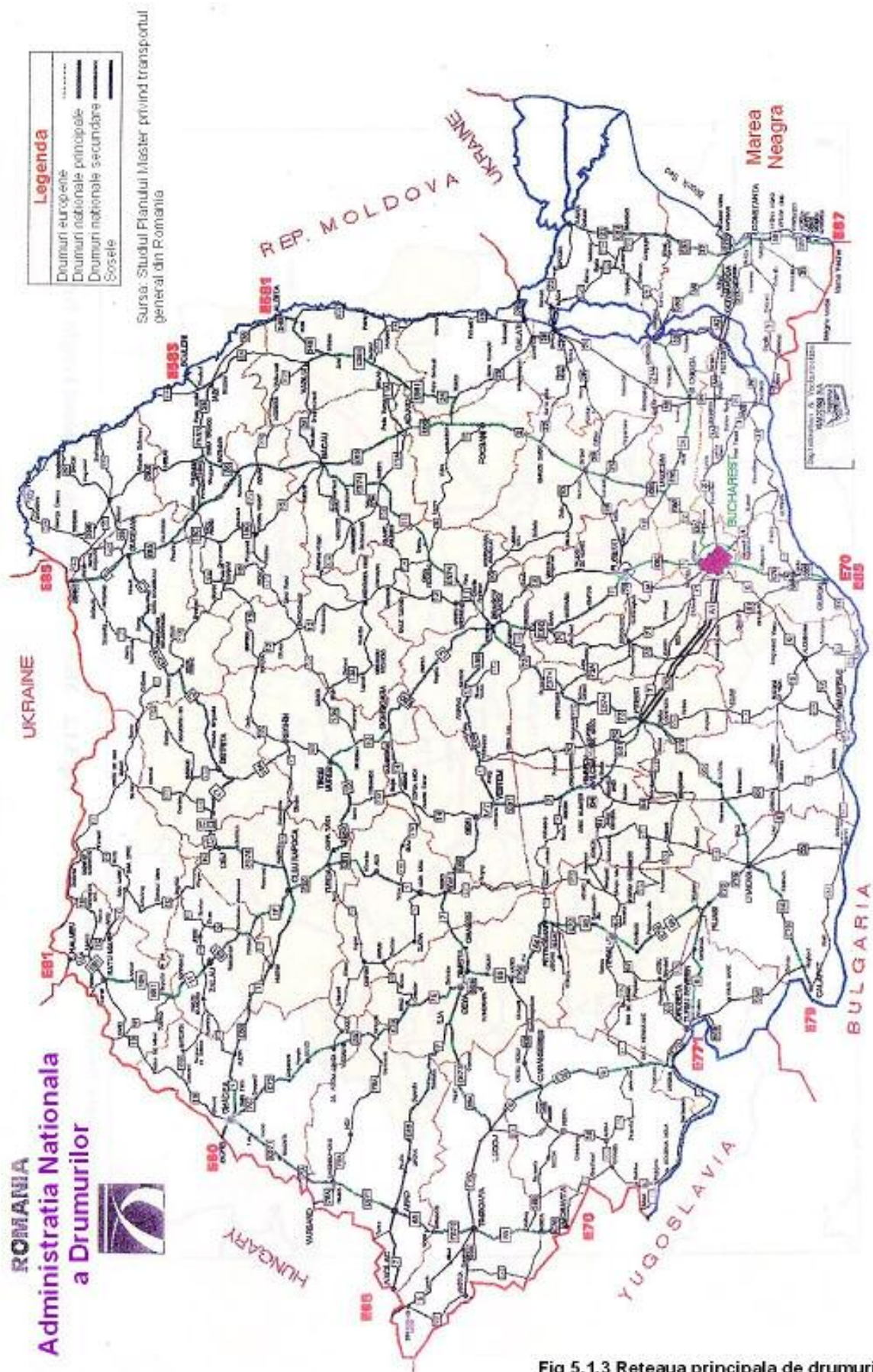


Fig 5.1.3 Reteaua principală de drumuri

5.2 Rețeaua trans-europeană și proiectele de dezvoltare a infrastructurii legate de Port

Dezvoltarea infrastructurii de transport în zona vecină cu Portul Constanța are un impact puternic asupra activităților acestuia. În această secțiune sunt prezentate programele tehnice și financiare care ajută țările candidate să-și dezvolte infrastructura de transport în vederea intrării în UE, precum și proiectele României de dezvoltare a infrastructurii în acest sens.

În aprilie 1997 Comisia Europeană a propus la a 3-a Conferință Pan-Europeană pentru Transport de la Helsinki o structură pentru rețelele europene de transport, deserving întregul continent, în care rețeaua trans-europeană de transport a Uniunii Europene și extinderea acesteia către viitorii noi Membrii din Europa Centrală joacă un rol major. Această structură a fost în cel din urmă inclusă în declarația Conferinței de la Helsinki.

În Agenda sa pe 2000, Comisia a identificat importanța transporturilor pentru Strategia de Pre-Aderare a Uniunii. În consecință, se propune alocarea unor fonduri substanțiale pentru investițiile în infrastructura de transport a țărilor candidate din Europa Centrală.

Europa Centrală oferă atât elemente noi pentru o Uniune lărgită, cât și principala legătură între vestul Europei și noile state independente din Europa de est, precum și țările de la Marea Mediterană. Elementele rețelelor de infrastructură de transport europene din această regiune sunt vitale pentru competitivitatea, creșterea economic și forța de muncă din Europa, în particular din Uniunea Europeană.

Întărirea relațiilor dintre toate țările europene duce la creșterea continuă a traficului între țările și regiunile Europei și din bazinul mediteranean, în particular în Europa centrală și de răsărit. Este important ca această dezvoltare să corespundă principiului mobilității permanente, întrunind scopurile sociale și economice ale eficienței, siguranței și reducerii impactului de mediu. Aceasta va necesita crearea unei rețele multi-modale pentru întreaga Europă, adaptată la nevoile de trafic prezente și viitoare, care să permită utilizarea fiecărei rute în conformitate cu avantajul său comparativ. În această privință, extinderea Rețelei Trans-Europene de Transport, ca rezultat al lărgirii Uniunii Europene, are un rol deosebit de important.

Rețeaua de transport de bază a celor cincisprezece State Membre ale Uniunii Europene și a celor zece țări central și est-europene, definite la Conferința Pan-Europeană asupra Transportului de la Helsinki din 1997, constă din zece coridoare principale de transport. Acestea includ drumurile, calea ferată și cursurile de apă interioare de-a lungul UE și a Europei centrale și de răsărit.

De o importanță specială pentru activitățile Portului Constanța sunt următoarele trei coridoare care traversează România:

Coridor nr.	Cale și direcție	Orașe și porturi traversate
Coridor IV	Drum și cale ferată, orientare est-vest	Constanța – București – Budapesta – Bratislava – Praga - Berlin
Coridor VII	Cursuri de apă interioare, orientare est-vest	Constanța – Dunăre – Canal Rin Main /Dunăre – Rin – Rotterdam
Coridor IX	Drumuri și cale ferată. orientare nord-sud	Alexandropolis – București – Chișinău – Kiev – Moscova – St. Petersburg

5.2.1 Instrumentele UE pentru ajutarea țărilor candidate

Există trei instrumente diferite oferite de UE pentru a ajuta pre-aderarea.

(1) Phare

Programul Phare este principalul instrument financiar al acestei strategii globale de pre-aderare. Obiectivul general al Phare este acela de a ajuta țările candidate să se pregătească pentru aderare prin concentrarea asistenței oferite pe prioritățile identificate privind crearea instituțiilor, programe comunitare de dezvoltare, dezvoltare regională și socială și restructurare industrială, etc. Fondurile Phare alocate pentru perioada 1995-1999 au totalizat 649 milioane Euro. În perioada 2000-2006, ajutorul Phare, care va avea un nivel de 1560 milioane Euro pe an, se va concentra pe două direcții principale, crearea instituțiilor și investițiile pentru întărirea infrastructurii de reglementare.

(2) ISPA

ISPA este un nou instrument de pre-aderare pentru sprijinirea proiectelor de infrastructură din domeniul transporturilor și al mediului, pe baza Directivei ISPA (Directiva Consiliului CE, iunie 1999). ISPA va oferi asistență în perioada 2000-2006 (7 ani) prin alocarea a 1040 milioane Euro pe an. În particular, programul ISPA acordă prioritate măsurilor pentru infrastructura de transport care îmbunătățesc interconectivitatea și interoperabilitatea rețelelor naționale, precum și accesul acestor rețele la Rețeaua Trans-Europeană de Transport. În principiu, costul total al fiecărei măsuri nu va fi mai mic de 5 milioane Euro.

5.2.2 Planul de dezvoltare a infrastructurii de transport din România

Proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport din România, ca zonă vecină cu Portul Constanța, sunt prezentate în „Strategia Națională ISPA, Sectorul Transporturi” (mai 2000,

Ministerul Transporturilor). Pe scurt, strategia, proiectul de dezvoltare aferent, precum planul de viitor sunt următoarele:

(1) Proiectul de dezvoltare a infrastructurii de drumuri

Obiectivele de dezvoltare a infrastructurii de drumuri urmăresc:

- oprirea degradării infrastructurii
- eliminarea sau prevenirea apariției blocajelor
- creșterea capacității secțiunilor alese din coridoarele europene IV și IX.

Pentru îndeplinirea acestor obiective, s-au identificat următoarele proiecte:

- continuarea programului de reabilitare a drumurilor naționale, cu accent pe rețeaua de bază și incluzând, acolo unde e nevoie, creșterea capacității de trafic a drumurilor. În această privință, prioritățile sunt Coridoarele IV (ramurile nord și sud) și IX, celelalte legături adiționale (definite la Conferința de la Helsinki) și drumurile europene clasificate.
- construirea progresivă a rețelei TINA, cu:
- finalizarea lucrărilor de refacere și modernizare a autostrăzii București – Pitești;
- demararea modernizării drumului național București – Giurgiu;
- continuarea construirii autostrăzii București – Constanța;
- demararea construirii de șosele de centură și de secțiuni de autostradă de-a lungul Coridorului IV, între București și Nădlac (granița româno-ungară);
- demararea programului de refacere și construire de poduri;
- demararea construirii de noi treceri la calea ferată, în locul trecerilor de nivel;
- continuarea lucrărilor de îmbunătățire a punctelor de trecere vamală în scopul măririi fluidității traficului.

(2) Proiectul de dezvoltare a infrastructurii de cale ferată

Obiectivele dezvoltării infrastructurii de cale ferată urmăresc:

- oprirea degradării infrastructurii;
- modernizarea liniilor și serviciilor de cale ferată, în special de-a lungul Coridoarelor IV și IX, prin îmbunătățirea /reabilitarea liniilor pentru a se putea atinge viteze de 160 km/h pentru trenurile de persoane și de 120 km/h pentru cele de marfă;
- reducerea impactului de mediu al exploatarei căilor ferate.

Pentru îndeplinirea acestor obiective, principalele proiecte identificate sunt:

- reabilitarea secțiunilor de cale ferată București – Brașov și București – Constanța, pe Coridorul IV;
- înlocuirea sistemelor de semnalizare la principalele stații de cale ferată;
- lucrări de reabilitare, dublare și electrificare (după caz) a ramurii sudice a Coridorului IV între Arad și Calafat, în vederea îmbunătățirii accesului la viitorul pod Calafat – Vidin;
- lucrări de reabilitare, dublare și electrificare (după caz) a secțiunii București – Giurgiu a Coridorului IX;
- reabilitarea altor secțiuni de cale ferată de-a lungul Coridoarelor IV și IX;
- lucrări de dublare și electrificare a secțiunii Cluj – Episcopia Bihor;
- modernizarea instalațiilor de protecția mediului la atelierele de curățare a parcului rulant, la depozitele de locomotive și în stațiile de cale ferată;
- continuarea lucrărilor de îmbunătățire a punctelor de trecere vamale.

5.3 Principalele porturi concurente

Capacitatea Portului Constanța de a deservi efectiv economiile țărilor din jur va depinde în mare măsură de poziția sa competitivă relativ la alte porturi care doresc să atragă o parte din comerțul acestor țări. Următoarele porturi pot fi considerate ca potențiali concurenți pentru Portul Constanța.

5.3.1 Porturile de la Marea Neagră

Porturile Burgas și Varna (Bulgaria)

Portul Burgas poate deservi o mare parte din aceeași zonă continentală ca și Portul Constanța. Pe baza amplasamentului avantajos, Portul are planuri ambițioase de a acționa ca un nod pentru comerțul pe Marea Neagră. Instalațiile pentru Portul Petrolier și conducta de petrol nu vor deveni operaționale până în 2005. Instalațiile ambițioase din Portul Varna sunt planificate a deservi Marea Neagră și comerțul republicilor din Asia Centrală. Aceste instalații necesită însă fonduri considerabile.

Iliecevsck și Odessa (Ucraina)

Portul Iliecevsck deservește nevoile industriale și comerciale ale Ucrainei, o zonă întinsă și dens populată. În plus, zona continentală secundară a portului se poate extinde în nord până la Moscova. Acest port însă nu reprezintă o amenințare comercială deoarece zonele continentale ale celor două porturi nu se suprapun. Portul Odessa de asemenea nu poate fi un concurent

pentru Portul Constanța cu privire la zona continentală. Totuși, în ceea ce privește comerțul cu țiței din regiunea caspică, Portul Odessa ar putea fi un puternic concurent pentru Portul Constanța.

Novorosisk (Rusia)

Cele mai importante instalații ale portului sunt cele pentru manipularea țițeiului, situate în zona Şestharris și care urmează să fie conectate la conducta CPC (Consoțiul Conductei Caspice). În plus, proiectul conductei între Baku și Ceyhan se află de asemenea într-o fază mai avansată decât proiectata conductă de la Constanța (CTPL/SEEL). Portul Constanța va avea în aceste instalații un concurent puternic.

Poti, Batumi și Supsa (Georgia)

Porturile Poti și Batumi nu sunt considerate concurente ale Portului Constanța. Oricum, acestea pot fi privite ca potențiali parteneri strategici datorită dezvoltării economice rapide a țărilor din Asia Centrală. Portul Supsa posedă un avantaj competitiv inerent față de Portul Constanța prin faptul că este deja conectat la o conductă.

5.3.2 Porturile din nordul Mării Adriatice

Veneția și Trieste (Italia)

Portul Veneția dispune de excelente conexiuni continentale, pe șosele și pe calea ferată, o mare parte din mărfurile manipulate în port fiind mărfuri în tranzit pentru Europa Centrală. Portul Trieste dispune de 20 de terminale incluzând un terminal de feribot /Ro-Ro și cele mai moderne terminale de containere, cu un acces excelent la Europa centrală și de est, precum și la sudul Germaniei. În plus, portul examinează posibilitatea de a crea o structură operațională comună cu Portul Koper. În acest context, Portul Trieste este văzut ca o amenințare economică serioasă pentru Portul Constanța.

5.3.3 Considerații de cost și concurență pentru transportul pe uscat

Alegerea rutelor depinde în ultimă instanță de o combinație de elemente, prin care diversitatea și nivelul serviciilor (transport și altele), timp și în special costurile door-to-door. Cifrele îngroșate și umbrite din tabelul de mai jos indică costurile de transport pentru fiecare rută și mijloc de transport. Pentru transportul pe calea ferată și șosea, ruta via Trieste prezintă un avantaj pentru toate destinațiile cu excepția Pragăi. Dacă se ia în considerare faptul că transportul pe Dunăre se va relua în viitorul apropiat, rutele via Constanța sunt mult mai

avantajoase pentru transporturile de mărfuri indicate pentru transportul pe uscat, comparativ cu celelalte porturi.

Costuri de transport între porturi și capitalele central-europene

(Euro /tonă, anul 2005)

		Praga	Viena	Bratislava	Budapesta
Constanța	Uscat	40,73	29,55	28,68	24,44
	Cale ferată	34,97	27,95	26,79	22,40
	Curs apă int.	---	25,17	24,26	20,96
Trieste	Uscat	23,44	13,89	14,76	19,00
	Cale ferată	25,91	18,87	17,69	13,30
	Curs apă int.	---	---	---	---
Hamburg	Uscat	14,79	26,98	27,84	32,09
	Cale ferată	14,24	15,38	22,46	26,85
	Curs apă int.	---	---	---	---
Rotterdam	Uscat	22,88	30,86	31,72	35,96
	Cale ferată	22,64	28,64	38,58	34,19
	Curs apă int.	---	22,99	23,90	27,19

Sursa: Analiza consultanților

CAPITOLUL 6 CONDIȚII NATURALE ÎN ȘI ÎN JURUL PORTULUI

6.1 Amplasament

Portul Constanța este situat pe coasta de vest a Mării Negre, la 179 mile nautice (nM) de Bosfor și la 85 nM de gura canalului Sulina, prin care Dunărea se varsă în Mare.

Coordonatele sale geografice sunt Lat.: 44⁰06' N, Long.: 28⁰39' E.

Linia de coastă românească este în general orientată nord-sud, cu o lungime totală de 244 km.

În zona Portului Constanța altitudinea variază între 25 și 30 m.

6.2 Topografie și batimetrie

6.2.1 Topografie

În general Portul este construit prin umplerea mării în partea de est a unei faleze care merge de la nord la sud. În consecință, suprafața solului este foarte plană, cu o altitudine între 2 și 15 m deasupra nivelului mediu al mării. Cheiurile sunt construite la 2,5 m deasupra nivelului mediu al mării.

În partea de vest a portului se află municipiul Constanța și alte localități, care sunt situate pe dealuri cu o altitudine între 20 și 40 m. Accesul în port din oraș este destul de limitat din cauza 1) diferenței de altitudine între oraș și port și 2) căii ferate dispuse de-a lungul dealului.

În prezent, dealul și portul sunt legate prin 9 căi de acces la nord de Canalul Dunăre – Marea Neagră, din care 6 se află în Portul Nordic.

Portul dispune de 166 dane cu o lungime totală a cheiului de 25 km și o suprafață totală de 1094 ha. Planul general este prezentat în Figura 6.1.

6.2.3 Batimetrie

Altitudinile inițiale ale fundului mării era înclinate spre est cu o pantă între 1:200 și 1:400. În prezent, bazinul este menținut între 6 m și 13 m în portul nordic și între 3 m și 15 m în portul sudic și între 15 m și 18 m la canalul de acces. O hartă batimetrică cu adâncimile planificate este prezentată în Figura 6.2.

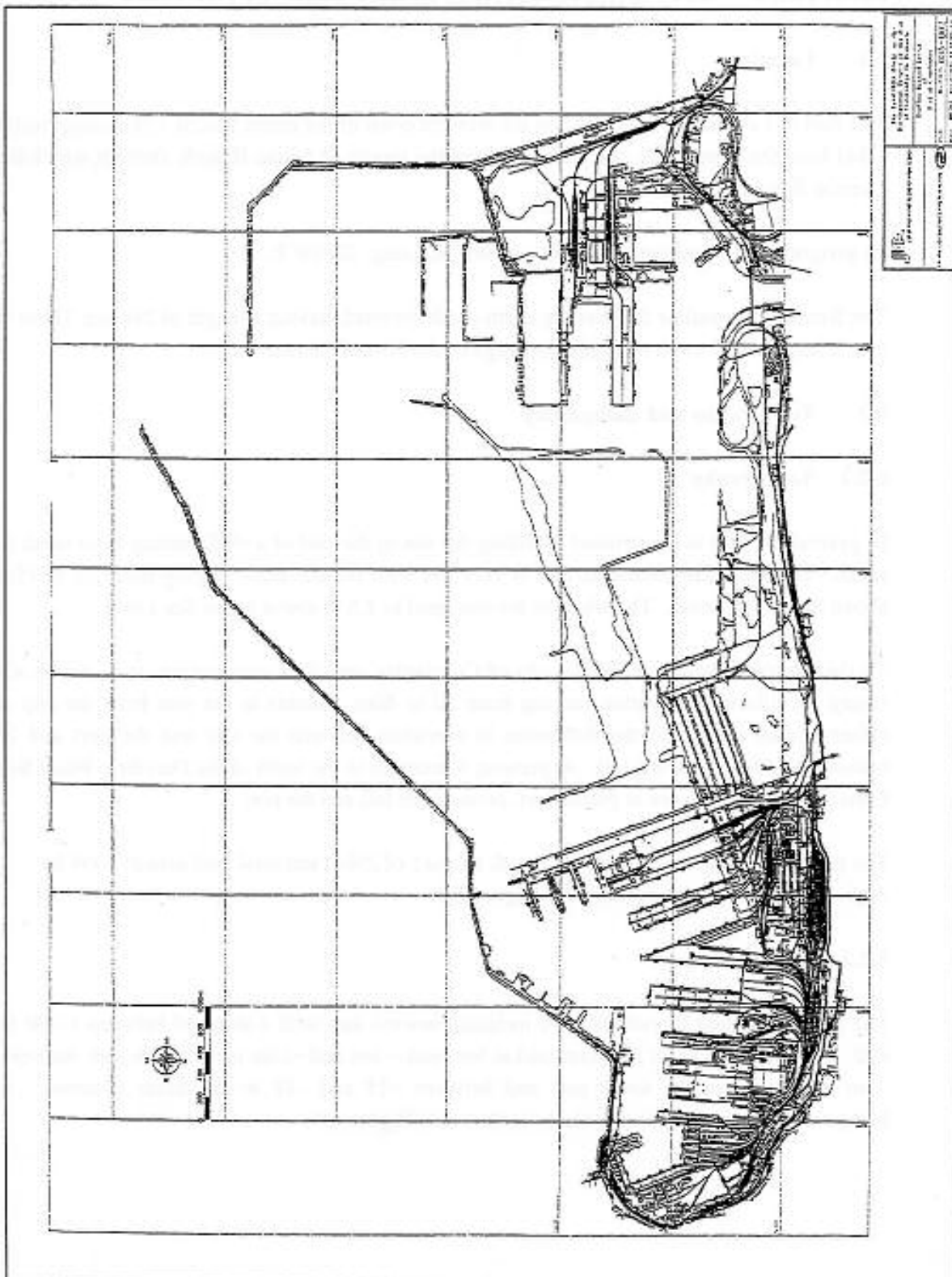


Fig. 6.1 Planul general al Portului

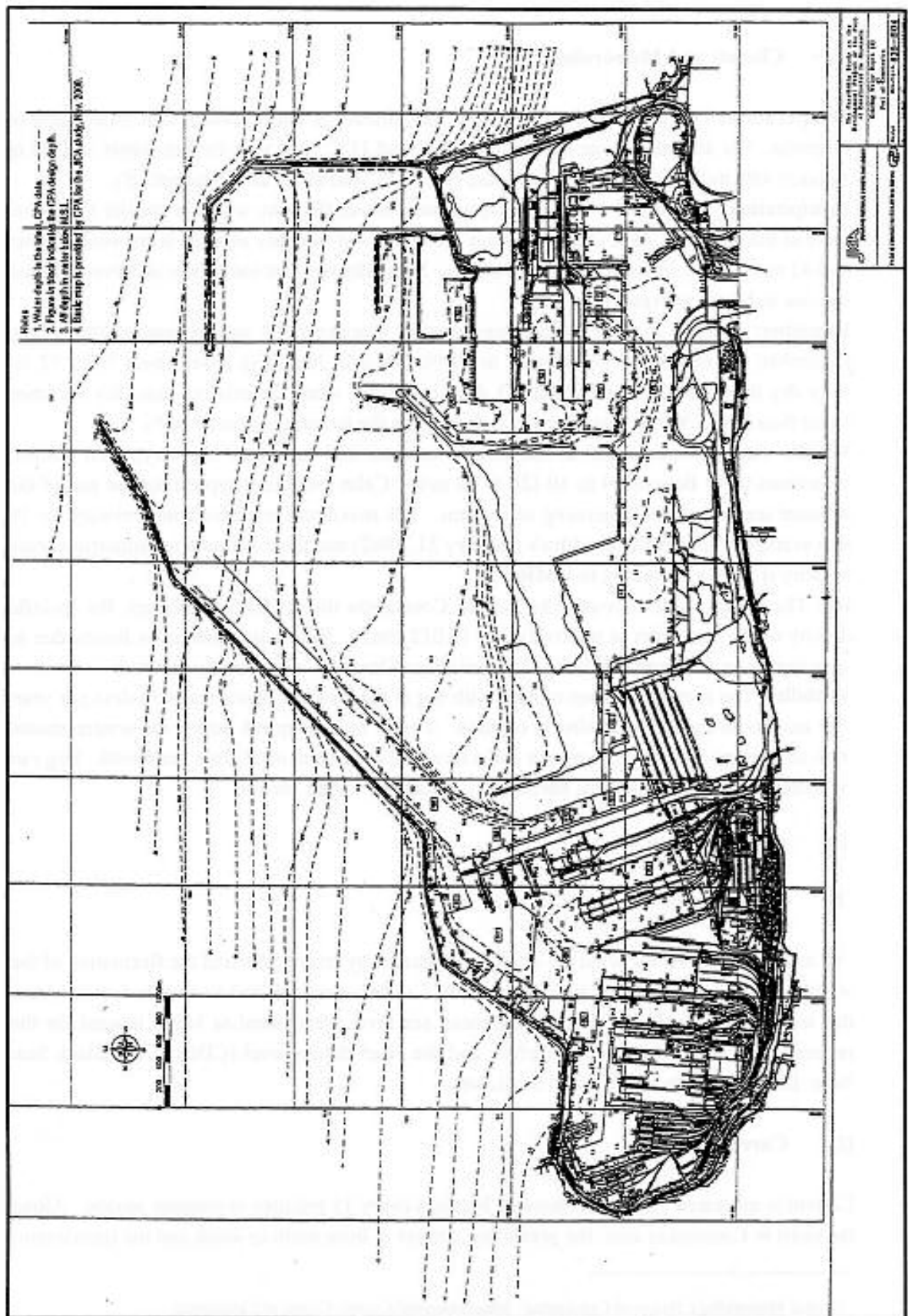


Fig. 6.2 Harta batimetrică

6.3 Clima și condițiile meteorologice

Temperatura: Datorită influenței mării, clima este mai plăcută decât în alte zone din România. Temperatura medie anuală este de 11⁰ C. Este foarte frig iarna și foarte cald vara, cu temperaturi medii lunare sub 0⁰ C și respectiv peste 20⁰ C.

Precipitațiile: Cantitatea medie anuală de precipitații este de 390 mm, mai mică decât în alte zone ale țării. Variațiile de anotimp sunt mici iar media lunară este cuprinsă între 23 mm și 42 mm. Căderile de zăpadă sunt obișnuite iarna. În mod normal, prima zăpadă cade în noiembrie și ultima în martie sau aprilie.

Umiditatea: Media anuală a umidității la Constanța este de aproximativ 80%. În decembrie, media lunară este de 87-89%, iar în iunie este mai mică, de 70-72%. Zilele foarte uscate sunt estimate la 2,3 zile pe an, când umiditatea relativă scade sub 30%. Zilele cu umiditate mare sunt 129,8 pe an, când umiditatea depășește 80%.

Vânturile: La sfârșitul toamnei și iarna (ianuarie) se întâlnesc vânturi puternice, cu furtuni uneori de până la Beaufort 9-10 (20 – 30 m/s). Vremea liniștită este tipică pentru sfârșitul verii și începutul toamnei. Viteza maximă a vântului înregistrată pentru o medie de 10 min. este de aproximativ 40 m/s (31 ianuarie 1962) iar viteza maximă instantanee a vântului este de 55 m/s, conform Centrului Meteorologic Constanța.

Gheața: Apele din port și din jurul Portului Constanța nu îngheață, deși densitatea specifică a apei sărate este relativ scăzută (1,012 t/m³). Dalbile îngheață uneori datorită apei stropite. În aceste condiții vizibilitatea dalbilor este considerabil redusă.

Vizibilitatea: Numărul mediu de zile cu ceață în Portul Constanța este de 50 zile pe an. Numărul maxim înregistrat este de 68 de zile. Ceața este frecventă iarna, cu o medie de 8 zile pe lună și cu un maxim de 16 zile pe lună. Ceața poate fi persistentă în această regiune, în particular iarna.

6.4 Oceanografie

(1) Nivelurile apei

Pentru apele mai adânci, acțiunea vânturilor este compensată de returul apei iar fluctuația suprafeței apei nu depășește 1 m între nivelurile maxim și minim. De asemenea, datorită

absenței mișcării mareice, nivelul mediu al mării (denumit MSL) este folosit ca altitudine de referință pentru suprafața apei și ca zero al hărții maritime (CDL) pentru Marea Neagră. Notă: Zero harta maritimă este cu 13 cm peste nivelul mediu al mării.

(2) Curentul

Curentul se măsoară la 1,6 km în larg de Mamaia, la fiecare 15 minute pe timp de vară. De-a lungul coastei în zona Constanța, curentul predominant este de la nord la sud iar viteza (maximă) este de 1 nod. Viteza măsurată la intrarea în port a fost între 5 și 15 cm/s, fiind moderată.

(3) Valurile

S-au realizat multe studii privind evaluarea valurilor în Portul Constanța, de ex. rapoartele de studiu realizate de Frederic R. Harris B.V. (FRH, 1997)³. FRH a folosit date de la Biroul Meteorologic Britanic. Din datele de mai sus s-au calculat înălțimile valurilor într-un interval de 50 de ani. FRH a estimat de asemenea înălțimea valurilor pentru apa de mică adâncime cu perioade diferite ale valurilor folosite la proiectarea digului. Rezultatul indică valuri în larg $H_o = 6,9$ m pe baza Modelului European al Apelor și $H_o' = 6,4$ m cu $T = 10$ sec la o adâncime de -18 m calculată pe baza observațiilor navale.

6.5 Condiții geotehnice

6.5.1 Generalități

Profilul stratului de calcar din port este stratul portant, fiind însă foarte complicat. În general, suprafața de calcar este înclinată spre est de la -10 la -20 m. De-a lungul Canalului Dunăre – Marea Neagră există o vale veche iar în alte locuri există multe locuri unde nu se găsește calcar. În portul nordic acesta se găsește la aproximativ -7 - -8 m.

Portul este construit prin compactarea materialului de umplere pe bancurile marine existente, cu zone amenajate ca cheiuri. Materialele de umplere sunt argilă, argilă nisipoasă și fragmente uleioase sau calcaroase cu mărimi cuprinse între pietriș și blocuri mari. Umplerea portului sudic s-a executat în special între anii 1986 și 1989. Principalele materiale fuseseră excavate la construirea Canalul Dunăre – Marea Neagră și depozitate pe un teren la aproximativ 10 km

³ Proiectul de reabilitare a Portului Constanța, faza I, Proiectul digului inițial, Frederic R. Harris B.V., august 1997

de amplasamentul actual al proiectului. O altă sursă de materiale a fost o carieră de extracție situată lângă Constanța.

6.5.2 Investigații ale solului

(1) Descriere generală

În Portul Constanța au fost proiectate și realizate peste 100 de dane. În consecință, au fost executate peste 150 de forări iar datele se află în posesia IPTANA. Pe lângă studierea datelor vechi, s-au executat investigații noi ale solului cu 16 forări sub supravegherea Echipei de Studiu.

Amplasamentul forărilor este prezentat în Figura 6.3. Aceste lucrări de forare au fost derulate la sfârșitul anului 2000 de o firmă turcească de forări (Kasktaş), iar mostrele de sol sunt analizate în laboratorul Universității Tehnice de Construcții București, sub conducerea IPTANA.

Sunt prezentate 15 profiluri transversale create prin combinarea datelor vechi și a celor noi. După cum se poate observa, în întreaga zonă straturile superioare reprezintă materiale de umplere cu diferite caracteristici. Sunt disponibile și înregistrările de forare create în timpul noilor investigații.

Testele de laborator au fost realizate prin includerea testului de consolidare, a testului de comprimare neîngrădită și a altora.

6.5.3 Condiții seismice

Marile cutremure cu originea în Vrancea sunt caracterizate prin:

- există două zone de intensitate maximă, situate simetric față de epicentru, undeva în Moldova și în Muntenia, în timp ce zona epicentrală este mai puțin afectată; și
- adâncimea concentrării seismice variază între 20 și 185 km, cel mai adesea la 100 km.

6.6 Stabilitatea de coastă

Sedimentarea este remarcabilă pe coasta românească a Mării Negre. Marile cantități de nisip aduse de fluviul Dunărea sunt depozitate acolo unde fluviul se întâlnește cu marea, nisipul depozitându-se și formând o deltă. Nisipul depozitat este apoi transportat spre sud de către un curent sudic. Totuși, în ultima vreme coasta de vest a Mării Negre are probleme serioase cu eroziunea de coastă. Principalele cauze ale acestei eroziuni sunt: 1) lucrările hidrotehnice de

pe Dunăre și de pe afluenți, 2) deversările de pe canalul Sulina și 3) extinderea porturilor maritime (Midia, Constanța și Mangalia).

6.7 Calamități naturale înregistrate

(1) Cutremure

În ultimele două sute de ani nu s-au înregistrat pagube în Portul Constanța.

(2) Furtuni

Furtunile puternice de pe marea Neagră duc de obicei la închiderea portului, fără a afecta însă digurile. În timpul construirii portului, în toate etapele, nu s-au înregistrat deteriorări ale digurilor produse de furtuni.

(3) Deversări de petrol

Nu s-au înregistrat deversări de petrol în apropierea litoralului românesc al Mării Negre, care să ducă la închiderea Portului.

(4) Alte cauze

În ianuarie 1995, o alarmă de furtună de iarnă a făcut Căpitănia Portului să anunțe toate vasele din strâmtoare și să recomande ancorarea imediată. Toate navele au plecat, cu excepția a două, You Xiou și Paris. Furtuna violentă a dus în derivă cele două nave și le-a lovit de digul de nord. Loviturile repetate ale digului au dus la spargerea armăturii acestuia în acele zone, ducând în final la cedarea structurii. Au apărut două spărturi la km 2+200 și 3+500. Navele s-au scufundat la capătul digului.

Capitolul 7 Condiții de mediu în zona Portului

7.1 Introducere

Portul Constanța, cel mai mare dintre toate porturile la Marea Neagră, se află situat între vestitele stațiuni de vară ale țării situate atât la nord (zona turistică Mamaia), cât și la sud (zona Eforie Nord și altele mai la sud).

Marea Neagră prezintă o caracteristică specială datorită naturii sale închise cauzată de o singură ieșire prin strâmtoarea Bosfor. În consecință, ea poate fi văzută mai degrabă ca un mare lac sărat decât ca o mare, ceea ce o face vulnerabilă la scăderea calității apei prin acumularea de poluanți datorată activității umane, inclusiv prin pescuit.

7.2 Aspecte de mediu în Portul Constanța

Aspectele actuale de mediu ale portului sunt legate atât direct de activitatea din port, cât și din afara portului (independente de operațiunile portuare).

7.2.1 Aspecte de mediu strict portuare

- (1) Instalații inadecvate de administrare a deșeurilor în port, pentru primirea și managementul deșeurilor provenite din activitatea navală.
- (2) Emisii ușoare de praf la terminalele de manipulare mărfuri uscate din port.

7.2.2 Aspecte independente de port

În apa din port sunt deversate în final apele reziduale rezultate de la diferitele activități din municipiul Constanța – casnice, comerciale și altele. În mod curent, datorită capacității inadecvate a stațiilor de tratare a apelor reziduale, apă netratată sau tratată necorepunzător este deversată în bazinul portului de către Regia de Apă și Canal Constanța.

7.3 Măsuri de îmbunătățire a protecției mediului

- (1) Managementul deșeurilor din port

APMC (Autoritatea Portuară Constanța), cu asistență financiară de la guvernul Olandei și printr-un studiu cu finanțare proprie, a formulat deja proiectele necesare pentru îmbunătățirea sistemului de management al deșeurilor din Port. Proiectele de îmbunătățire includ atât managementul deșeurilor solide, cât și managementul balasturilor și a deșeurilor din cale.

Implementarea promptă a acestor proiecte este foarte importantă pentru realizarea îmbunătățirii necesare a managementului global al deșeurilor din port.

(2) Emisii ușoare datorită manipulării mărfurilor uscate en-gros

Modernizarea sistemului de manipulare a mărfurilor en-gros uscate din port, precum și soluționarea problemei emisiilor ușoare, reprezintă cea mai importantă cerință de mediu a îmbunătățirii operaționale a portului. În consecință, se recomandă un sistem închis cu bandă rulantă ca normă de aplicat de către toți operatorii de manipulat marfă en-gros uscată din port. În această privință, se recomandă ca APMC să adopte un program treptat de implementare.

(3) Sistemul de canalizare al orașului

Regia de Apă și Canal a formulat deja planurile de reabilitare a sistemului de canalizare a municipiului Constanța, având în vedere în principal capacitatea de tratare, îmbunătățirea prelucrării și a randamentului celor două stații de tratare a apelor reziduale ale orașului. Lucrările de îmbunătățire pentru stația de tratare sud sunt în curs de derulare. Este de asemenea important a se realiza lucrările de îmbunătățire necesare și la stația de tratare nord.

7.4 Studii pe teren ale condițiilor de mediu

Studiile pe teren asupra condițiilor de mediu din port s-au derulat în două rânduri, o dată în timpul planului master (noiembrie 2000) și a doua oară pentru studiul de fezabilitate (iunie 2001). Pe baza rezultatelor ultimului studiu din iunie 2001, a devenit evidentă deteriorarea progresivă a mediului acvatic din port.

În plus, parametrii indicatori convenționali ai poluării, cum ar fi numai COD și DO, sunt necorespunzători în ceea ce privește această degradare continuă a mediului acvatic din port. Aceasta ar putea fi atribuită specificului Mării Negre, care poate fi clasificată ca un mare lac salin. Degradarea mediului acvatic din port a fost în esență indicată de acumularea de metale grele în solul marin și de rezultatele eșantionării biologice prin densitatea ridicată și biomasa fito-planctonului din apa mării și prin densitate scăzută și biomasa de macrobentos din solul marin.

7.5 Norme și legi privind protecția mediului

Actuala legislație privind protecția mediului din România poate fi structurată pe șase (6) domenii și anume: legislația inter-sectorială pentru protecția mediului, ape, zone maritime, substanțe toxice, deșeuri și mediul uman. În particular, prin legislația inter-sectorială de

protecția mediului, Legea nr. 137/1995 privind protecția mediului, se definește și se stipulează nevoia de evaluare a impactului de mediu (EIM) și procesul de autorizare de mediu din România. Astfel, schemele de proiect supuse unei EIM obligatorii includ toate proiectele de infrastructură de transport cum ar fi drumurile, căile ferate, porturile și aeroporturile.

Capitolul 8 Provocări pentru Portul Constanța

8.1 Aspecte legate de instalațiile și amplasamentele portuare

Portul Constanța a manipulat marfă de 23 milioane de tone în 1999, în timp ce capacitatea totală de marfă a Portului se ridică la 80 milioane de tone anual. În prezent, la nivelul cifrelor Portul are o capacitate suficientă de manipulare marfă. Totuși, există două probleme legate de capacitatea de marfă a portului, în acest sens trebuind a se examina viitorul Plan Master al Portului bazat pe aceste probleme.

(1) Capacitatea de manipulare a portului

În Portul Constanța, marfa principală este reprezentată de marfa en-gros convențională, cum ar fi țigăiul, cărbunele și minereul. Având în vedere schimbările structurale ale industriei și comerțului României, se estimează că mărfurile generale, în special cele containerizate, vor crește.

Astăzi este nevoie ca portul să dobândească o competitivitate internațională față de porturile vecine, ceea ce înseamnă că se așteaptă o manipulare mai eficientă a mărfurilor și o funcționare inter-modală mai fluidă. Este necesară examinarea instalațiilor la intervale regulate astfel ca portul să nu-și piardă din competitivitatea internațională din cauza instalațiilor depășite sau funcționării ineficiente.

(2) Amplasarea instalațiilor portuare

În prezent, mărfurile generale sunt manipulate de diverși operatori la terminalele din port. Acest port este împărțit în Portul Vechi – Portul Nordic și Portul Nou – Portul Sudic. Având în vedere creșterea traficului de mărfuri, este necesară examinarea amplasării instalațiilor pentru a oferi o funcționare eficientă portului în ansamblu.

Mai mult, Insula Centrală și Portul Sudic, unde sunt localizate dana de apă adâncă și Zona Liberă, dispun de mult spațiu de dezvoltare în viitor și trebuie stabilite amplasarea și temporizarea dezvoltării, după examinarea strategiei de dezvoltare a Portului.

8.2 Aspecte legate de managementul și operațiunile portuare

(1) Ambiguitatea cadrului juridic privind administrarea Portului

Drepturile privind bunurile publice din port: Contractul de concesiune a bunurilor publice din port, încheiat recent între MLPTL și APMC prevede interdicția de sub-concesiune, precum și pe cea de transferare a oricăror drepturi asupra acestor mijloace. Practic, acum nu

există posibilitatea legală de a acorda operatorilor portuari dreptul ferm de a ocupa și utiliza terenul portului.

Planificarea portuară: Una din cele mai importante funcțiuni pentru un corp de management portuar îl reprezintă planificarea portuară. În acest domeniu nu există prevederi sau proceduri legale suficiente. Unele prevederi specifică responsabilitatea MLPTL privind planificarea portuară. Pe de altă parte, aceeași prevedere menționează responsabilitatea administrației portului. Este o situație ambiguă legată de responsabilitatea planificării portuare.

(2) Insuficiența veniturilor APMC

Este nevoia ca APMC să realizeze investiții corespunzătoare în infrastructura portului, cum ar fi întreținerea și îmbunătățirea digurilor, a cheiurilor și a drumurilor, dragarea canalelor, etc. În prezent aceste investiții nu au fost realizate adecvat din cauza insuficienței fondurilor APMC. Singura soluție ar fi creșterea veniturilor și reducerea cheltuielilor, APMC trebuind să adopte astfel de măsuri imediat.

(3) Ineficiența procedurilor portuare

Legislația românească prevede impunerea de taxe asupra bunurilor străine care intră în porturile românești, controlul vamal putându-se derula la bord. Conform acestor prevederi, controlul vamal este practic derulat la bordul navei. Această procedură duce la întârzierea operațiunilor navei, precum și la imobilizarea unor sume mari de bani ca garanție pentru taxele vamale asupra bunurilor importate, precum și pentru bunurile de transbordat.

(4) Lipsa concurenței

Privitor la structura de costuri a operatorilor terminalelor din Portul Constanța, chiria 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, concurența fiind inexistentă.

8.3 Aspecte privind transportul pe uscat în Port

(1) Problema drumurilor

Portul nordic are câteva probleme legate de starea drumurilor. Aspectul cel mai serios este starea Porții 5.

Traficul la Poarta 5 este foarte dificil dimineața, cu camioane încărcate cu mărfuri de export, vehicule de pasageri și alte vehicule care aglomerează intrarea în port din cauză că toate

camioanele cu marfă de export trebuie să intre în port pe Poarta 5. În plus, camioanele, după ce trec de Poarta 5, trebuie să reducă viteza pentru a aborda curba foarte strânsă din drumul lor spre Danele 3, 4 sau 5. Aceasta duce la formarea unei cozi lungi și la condiții de trafic nesigure legate de linia de mijloc a încărcăturii.

Trebuie verificate capacitățile drumurilor principale din zona portului pentru nord și sud, inclusiv noul drum înălțat din zona portului sudic (din planificarea APMC), deoarece volumul de mărfuri este prevăzut a crește în anul țintă.

(2) Problema căii ferate

Ponderele transportului de marfă pe calea ferată între Portul Constanța și interiorul țării este foarte mare. În consecință, creșterea volumului de marfă din port influențează traficul pe calea ferată. Trebuie verificată capacitatea căii ferate în funcție de volumul de marfă de transportat pe această cale între port și interiorul țării în anul țintă.