

# CUPRINS

Tabla de materii .....	6
Cuprins.....	9
Editorial .....	21
Mulțumiri.....	22
Abrevieri .....	27
Note explicative.....	28

## I. DREPT PORTUAR INTERN

- 1. Ordonanța nr. 22/1999, versiune actualizată în 2012, privind administrarea porturilor și căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare .....** 47

### Capitolul I

- Dispoziții generale .....** 47

### Capitolul II

- Infrastructura de transport naval .....** 48

### Capitolul III

- Activități de transport naval .....** 52

### Capitolul IV

- Administrarea porturilor și a căilor navigabile interioare .....** 54

### Capitolul V

- Utilizarea infrastructurilor de transport naval care aparțin domeniului public .....** 56

### Capitolul VI

- Exercitarea activității de control de către administrații .....** 59

### Capitolul VII

- Serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile .....** 60

### Capitolul VIII

- Mărfuri periculoase .....** 63

### Capitolul IX

- Agenturarea navelor.....** 64

### Capitolul X

- Munca în porturi .....** 65

### Capitolul XI

- Contravenții.....** 68

- 2. Legea nr. 235 din 29 noiembrie 2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare .....** 72

3. Decizia nr. 89/2017 referitoare la admiterea obiecției de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare ..... 94
4. Regulament nr. 31732/26.X.2012 al porturilor maritime românești aflate în administrarea CN APM SA Constanța ..... 111

### **Partea A**

- Reguli și norme generale de exploatare a porturilor maritime Constanța, Midia, Mangalia și Tomis** ..... 113

#### **Capitolul I**

- Dispoziții generale** ..... 113
- Secțiunea 1  
    Domeniul de aplicare..... 113
- Secțiunea a 2-a  
    Prevederile legale ..... 114
- Secțiunea a 3-a  
    Prezentarea generală a administrației portuare ce asigură funcționalitatea porturilor maritime Constanța, Midia, Mangalia și Tomis ..... 114
- Secțiunea a 4-a  
    Prezentarea generală a porturilor maritime Constanța, Midia, Mangalia și Tomis ..... 115
- Secțiunea a 5-a  
    Servicii prestate în porturile maritime ..... 116

#### **Capitolul II**

- Navigația în porturile maritime și radele acestora** ..... 118
- Secțiunea 1  
    Reguli generale privind navigația ..... 118
- Secțiunea a 2-a  
    Reguli privind intrarea și ieșirea navelor în/din porturile maritime ..... 121
- Secțiunea a 3-a  
    Reguli privind acostarea, manevra și plecarea navelor în/din danele porturilor maritime..... 123
- Secțiunea a 4-a  
    Reguli privind staționarea navelor la dană în porturile maritime..... 124
- Secțiunea a 5-a  
    Reguli specifice în porturile maritime ..... 126

#### **Capitolul III**

- Operarea navelor în porturile Constanța, Midia, Mangalia și Tomis**..... 129
- Secțiunea 1  
    Reguli generale privind operarea navelor ..... 129

Secțiunea a 2-a	
Reguli privind încărcarea și descărcarea navelor.....	130
Secțiunea a 3-a	
Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice.....	133
<b>Capitolul IV</b>	
<b>Tarifarea prestațiilor portuare.....</b>	<b>142</b>
Secțiunea 1	
Principii generale .....	142
Secțiunea a 2-a	
Tarife portuare de bază .....	142
Secțiunea a 3-a	
Tarifarea serviciilor aferente activităților de transport naval .....	143
Secțiunea a 4-a	
Tarife speciale (specifice).....	144
<b>Capitolul V</b>	
<b>Servicii de siguranță prestate în porturile maritime .....</b>	<b>145</b>
Secțiunea 1	
Pilotajul navelor .....	146
Secțiunea a 2-a	
Remorcajul navelor.....	149
<b>Capitolul VI</b>	
<b>Alte servicii prestate în porturile maritime.....</b>	<b>150</b>
Secțiunea 1	
Servicii asigurate de către CN Administrația Porturilor Maritime SA .....	150
a. Preluarea deșeurilor menajere și a gunoiului .....	150
b. Dragajul și întreținerea acvatoriului portuar.....	151
c. Apărarea împotriva incendiilor .....	152
d. Prevenirea, combaterea poluării, salubritatea și depoluarea acvatoriului și teritoriului portuar .....	155
e. Distribuția de energie electrică și termică.....	156
f. Distribuția de apă, colectarea apelor menajere și pluviale, canalizarea portuară .....	157
g. Construcția, întreținerea și repararea infrastructurii și suprastructurii portuare ....	157
Secțiunea a 2-a	
Alte servicii prestate în porturile maritime .....	158
a. Manipularea și depozitarea mărfurilor.....	158
b. Legarea și dezlegarea navelor.....	158
c. Agenturarea navelor.....	159
d. Aprovizionarea navelor .....	160
e. Repararea și întreținerea navelor .....	160
f. Bunkerajul navelor .....	162
g. Servicii de telecomunicații .....	163

<b>Capitolul VII</b>	
<b>Accesul și circulația în porturile maritime .....</b>	<b>164</b>
Secțiunea 1	
Reguli generale .....	164
Secțiunea a 2-a	
Identificarea, accesul și controlul persoanelor, vehiculelor și mărfurilor în porturile maritime .....	166
Identificarea, accesul și controlul persoanelor .....	166
 <b>Capitolul VIII</b>	
<b>Munca și securitatea muncii în porturile maritime.....</b>	<b>174</b>
<b>Capitolul IX</b>	
<b>Controlul și sancțiunile aplicabile în porturile maritime .....</b>	<b>176</b>
<b>Capitolul X</b>	
<b>Transmiterea și prelucrarea datelor.....</b>	<b>177</b>
 <i>Partea B</i>	
<i>Dispoziții finale .....</i>	<i>179</i>
 <b>II. Dreptul portuar al UE. Politica integrată a UE privind dezvoltarea și modernizarea porturilor europene</b>	
 <b>1. Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne .....</b>	<b>180</b>
 <b>Capitolul I</b>	
<b>Dispoziții generale .....</b>	<b>180</b>
<b>Capitolul II</b>	
<b>Simplificare administrativă .....</b>	<b>184</b>
<b>Capitolul III</b>	
<b>Libertate de stabilire pentru prestatori .....</b>	<b>187</b>
Secțiunea 1	
Autorizații.....	187
Secțiunea 2	
Cerințe interzise sau supuse evaluării.....	189
 <b>Capitolul IV</b>	
<b>Libera circulație a serviciilor .....</b>	<b>193</b>
Secțiunea 1	
Libertatea de a presta servicii și derogările aferente.....	193
Secțiunea 2	
Drepturile beneficiarilor de servicii.....	195

<b>Capitoul V</b>	
<b>Calitatea serviciilor</b> .....	198
<b>Capitolul VI</b>	
<b>Cooperare administrativă</b> .....	203
<b>Capitolul VII</b>	
<b>Programul de convergență</b> .....	208
<b>Capitolul VIII</b>	
<b>Dispoziții finale</b> .....	210
<b>2. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune</b> .....	211
<b>Titlul II</b>	
<b>Norme privind atribuirea concesiunilor: principii generale și garanții procedurale</b> .....	234
<b>Capitolul I</b>	
<b>Principii generale</b> .....	234
<b>Capitolul II</b>	
<b>Garanții procedurale</b> .....	238
<b>Titlul III</b>	
<b>Norme privind executarea concesiunilor</b> .....	245
<b>Titlul IV</b>	
<b>Modificări ale Directivelor 89/665/CEE și 92/13/CEE</b> .....	250
<b>Titlul V</b>	
<b>Competențe delegate, competențe de executare și dispoziții finale</b> .....	255
<b>3. Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor</b> .....	258
<b>Capitolul I</b>	
<b>Obiect, domeniu de aplicare și definiții</b> .....	267
<b>Capitolul II</b>	
<b>Furnizarea de servicii portuare</b> .....	270
<b>Capitolul III</b>	
<b>Transparență financiară și autonomie</b> .....	275
<b>Capitolul IV</b>	
<b>Dispoziții generale și finale</b> .....	278
<b>4. Comunicarea Comisiei din 23 mai 2013 intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice”, aplicabilă concomitent cu Regulamentul 2017/352 din 15 februarie 2017</b> .....	281
Comunicarea comisiei – Porturile: un motor al creșterii economice .....	281

1. Introducere.....	281
2. Provocări .....	282
Conectarea porturilor la rețeaua transeuropeană .....	284
Modernizarea serviciilor portuare.....	286
Atragerea de investiții pentru porturi .....	289
Promovarea dialogului social.....	290
Îmbunătățirea profilului de mediu al porturilor .....	291
Încurajarea inovării .....	292
<b>5. Comunicarea din 3 octombrie 2012 a Comisiei: „Actul privind Piața Unică II – Împreună pentru o nouă creștere”. Comisia a reamintit că atractivitatea transportului maritim depinde de disponibilitatea, eficiența și fiabilitatea serviciilor portuare și de necesitatea de a aborda chestiunile referitoare la transparența finanțării din fonduri publice și a taxelor portuare, precum și de eforturile de simplificare administrativă în porturi și de revizuirea restricțiilor privind furnizarea de servicii în porturi .....</b>	<b>294</b>
Introducere.....	294
1. Împreună pentru o nouă creștere.....	296
Anexa I: Lista acțiunilor-cheie prevăzute în actul privind Piața Unică II.....	311
Anexa II: Actul privind Piața Unică I: situația acțiunilor .....	312
<b>6. Concluziile Consiliului privind evaluarea la jumătatea perioadei a politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2018 și perspective pentru 2020 .....</b>	<b>315</b>
ANEXĂ Proiect de concluzii ale Consiliului privind evaluarea la jumătatea perioadei a politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2018 și perspective pentru 2020.....	315
ANEXĂ LA ANEXĂ .....	317
I. Transportul maritim european în contextul piețelor globalizate .....	319
II. Resurse umane, know-how în domeniul navigației și cel maritim.....	319
III. Transportul maritim de calitate ca avantaj competitiv major.....	320
IV. Colaborarea pe scena internațională .....	321
V. Exploatarea întregului potențial al transportului maritim pe distanțe scurte și al serviciilor de transporturi maritime pentru întreprinderi și cetățeni în Europa.....	321
VI. Europa ar trebui să fie liderul mondial în ceea ce privește cercetarea și inovarea în domeniul maritim .....	322
<b>7. Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE .....</b>	<b>323</b>
<b>Capitolul I</b>	
<b>Principii generale .....</b>	<b>331</b>
<b>Capitolul II</b>	
<b>Rețeaua globală .....</b>	<b>338</b>

Secțiunea 1	
Infrastructura de transport feroviar .....	339
Secțiunea 2	
Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare .....	340
Secțiunea 3	
Infrastructura de transport rutier .....	342
Secțiunea 4	
Infrastructura de transport maritim și autostrăzile maritime .....	344
Secțiunea 5	
Infrastructura de transport aerian .....	346
Secțiunea 6	
Infrastructura pentru transportul multimodal .....	348
Secțiunea 7	
Dispoziții comune.....	349
<b>Capitolul III</b>	
<b>Rețeaua centrală</b> .....	352
<b>Capitolul IV</b>	
<b>Implementarea rețelei centrale prin intermediul coridoarelor rețelei centrale</b> .....	354
<b>Capitolul V</b>	
<b>Dispoziții comune</b> .....	358
<b>8. Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor <i>de minimis</i> acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general</b> .....	363
<b>9. Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului</b> .....	373
<b>10. Regulamentul (UE) nr. 1255/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 noiembrie 2011 de instituire a unui program de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate</b> .....	400
<b>11. Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 în ceea ce privește ajutoarele pentru infrastructurile portuare și aeroportuare, pragurile de notificare pentru ajutoarele pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului, ajutoarele pentru infrastructurile sportive și pentru infrastructurile de agrement multifuncționale, precum și schemele de ajutoare regionale de exploatare pentru regiunile ultraperiferice și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 702/2014 în ceea ce privește calcularea costurilor eligibile</b> .....	412
Secțiunea 14	
Ajutoarele pentru aeroporturile regionale .....	426

Secțiunea 15	
Ajutoarele pentru porturi.....	427

<b>12. Rezoluția Parlamentului European referitoare la o strategie a UE pentru Marea Neagră – (2010/2087) (INI) – 17 decembrie 2010.....</b>	<b>431</b>
Securitatea și buna guvernare.....	435
Energie, transport și mediu.....	437
Dezvoltarea economică, socială și umană.....	439

### III. Documentar european – proiecte portuare, doctrină și jurisprudență

<b>A. Porturile și auxiliarii maritimi.....</b>	<b>445</b>
<b>1. Regulamentul European nr. 2017/352 din 15 februarie 2017 asupra serviciilor portuare și a transparenței financiare a porturilor.....</b>	<b>445</b>
I. O voință de integrare istorică.....	446
II. O abordare pragmatică.....	446
III. O reglementare utilă.....	447
<b>2. Cadru juridic internațional al exploatării porturilor maritime.....</b>	<b>449</b>
I. Situația legală a porturilor: un cadru juridic parțial și autorizat.....	449
II. Necesitatea unei reglementări globale pentru instalațiile portuare.....	451
III. Concluzii.....	453
<b>3. Codul porturilor maritime în Franța – 2016.....</b>	<b>454</b>
<b>4. Reforma portuară: un nou chip pentru instituțiile publice.....</b>	<b>460</b>
I. Sfârșitul chipului dublu?.....	464
II. Apariția unui nou chip.....	472
<b>5. Exploatarea terminalelor portuare, în fața mizei maritime a secolului XXI.....</b>	<b>482</b>
I. Terminale portuare și gestiunea domeniială.....	483
II. Exploatarea terminalelor.....	487
<b>6. Drept portuar al UE. Remorcajul nu este o operațiune de transport maritim.....</b>	<b>493</b>
<b>7. Drept portuar. Directorul portului. Natura funcției.....</b>	<b>497</b>
I. O funcție imprecisă în porturi cu gestiune descentralizată.....	497
II. Funcția șefului de întreprindere.....	498
III. O competență și o protecție în contrast.....	500
IV. Exercițarea puterilor de poliție.....	500
<b>8. Pilotajul maritim în Franța și în Uniunea Europeană.....</b>	<b>503</b>
1. Două niveluri de organizare a activității în Franța.....	503
2. Un serviciu portuar atipic.....	504
3. Întrebările cu privire la abordarea europeană.....	506
4. Profesioniști foarte încadrați.....	506
5. Pilotajul în largul mării, cazuri specifice ale anumitor strâmtoare.....	508
<b>9. Pilotaj/Remorcaj o perspectivă europeană.....</b>	<b>510</b>
1. Pachete portuare: pentru o liberalizare a serviciilor de pilotaj și de remorcare?.....	510
2. Remorcajul portuar în Franța.....	511
3. Remorcarea portuară în Europa.....	512



<b>10. Agenturarea navelor</b> .....	514
1. Auxiliarii maritimi în dreptul maritim comparat .....	514
2. Noțiunea de „agenți maritimi” în Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli asupra sechestrului asigurator al navei maritime – Bruxelles, 1952 .....	516
3. Noțiunea de „agent de navă” și natura ei juridică în Codul comercial român, în legile speciale și în doctrină.....	516
4. „Agenturarea navelor” în reglementarea din OG nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile interne.....	518
5. Principalele observații privind „contractul de agenție” în reglementarea Noului Cod Civil Român – NCCR, intrat în vigoare la 1 octombrie 2011.....	519
6. Unele concluzii .....	523
<b>11. Italia – Reforma portuară a intrat în vigoare în iunie 2017</b> .....	524
1. Un text retușat în mai multe reprize .....	524
2. „După aceea, se va vedea” .....	524
<b>12. Politica portului Marsilia în materie de securitate și medii înconjurător</b> .....	526
1. Dispozițiile luate în materia luptei contra sinistrelor.....	526
2. Dispoziții luate în materie de luptă contra poluărilor economice sau accidentale .....	527
3. Sesiunea Infopol .....	528
4. Institutul de Formare și de Schimburi Portuare (IFSP).....	528
5. Genova, Valencia și Marsilia – EUROPHAR.....	530
6. Caschetele verzi.....	530
7. Securitatea mărfurilor.....	531
<b>13. Comisia propune modernizarea a 319 de porturi maritime cheie</b> .....	532
Porturi mai eficiente .....	532
Conexiuni mai bune cu hinterlandul.....	532
Investiții: un cadru financiar flexibil, bazat pe un model comercial .....	533
Dialogul social.....	533
Etapel următoare .....	533
<b>14. Ajutoare de stat și finanțare publică a infrastructurilor portuare: ce vrea, într-adevăr, Comisia Europeană?</b> .....	534
I. Statutul infrastructurilor portuare în dezbaterile asupra ajutoarelor de stat .....	534
II. Observații asupra deciziilor Comisiei în materie de ajutoare de stat privind infrastructurile portuare de la Hotărârea Aeroportului Leipzig-Halle .....	537
III. Dezbaterile în curs și provocările sale .....	539
<b>15. Participarea colectivităților teritoriale în administrația portuară</b> .....	543
Participarea în conducerea GPM .....	543
Absența extrateritorialității .....	544
<b>16. Convenția de terminal portuar și principiile de comandă publică</b> .....	545
I. De la Convenția de exploatare a terminalului la convenția-terminal.....	545
II. Calificarea juridică a convenției-terminal.....	546

<b>17. Jurisprudența CJUE-2016, relativă la porturile maritime</b> .....	549
1. Amenajări portuare. Directiva „habitatelor” .....	550
2. Evaluarea incidențelor anumitor planuri și programe. Directiva 2001/42. Directiva „habitate”. Noțiunea de „mică zonă la nivel local” .....	551
<b>B. Porturile maritime și modernizarea în secolul al XXI-lea</b> .....	553
<b>1. Rotterdam, megaportul european</b> .....	553
1. O dezvoltare extraordinară.....	553
2. Un port cu container pentru continent.....	556
3. Intermodalitatea și logistica pentru containere .....	557
<b>2. Anvers, port comercial european</b> .....	559
1. Un ambient special .....	559
2. Dezvoltarea teritorială continuă.....	560
3. Containerizarea în Anvers.....	560
4. Părțile convenționale .....	561
5. Problema feroviară și fluvială .....	562
6. Forța cunoștințelor necesare portuare .....	563
7. Anvers și Franța.....	563
8. Puterea portului privind navele de transport al substanțelor chimice .....	564
9. Nișa internă a mărfurilor uscate .....	564
<b>3. Portul Bremen Bremerhaven, cealaltă polaritate a Germaniei maritime</b> .....	566
1. Evoluția unui mare port german .....	566
2. Bogăția portuară din Bremerhaven.....	567
3. Dezvoltarea teritorială .....	568
4. Administrarea portuară .....	569
5. Chestiunea terminalului din Wilhemshaven .....	570
<b>4. Singapore, pivotul economiei maritime mondiale</b> .....	572
1. O istorie și un spațiu deosebite .....	572
2. Funcția portuară.....	573
3. Marile societăți locale .....	574
4. Arta de a acționa în domeniul industrial .....	575
5. Atractivitatea internațională .....	575
6. Interesul strategic al apelor sub jurisdicție .....	576
<b>5. Portul Londra își proiectează viziunea asupra Tamisei din prezent până peste         20 de ani</b> .....	578
Acțiuni prioritare .....	578
<b>6. Civitavecchia. Campionul Italiei și al Europei în sectorul croazierelor</b> .....	579
<b>7. Portul Nantes Saint-Nazaire. Franța. O dezvoltare care începe cu serviciile de la sol</b> .....	580
<b>8. Portul Marsilia, în competiție cu Barcelona</b> .....	581
Cruise 360 „ancorează” la Marsilia în octombrie.....	581
Top 10 mondial în 2018 .....	581
<b>9. Portul Bordeaux – Franța – sunt așteptate 50 pacheboturi: un record</b> .....	583
Un web-site unic pentru pasagerii de croaziere .....	583
Un studiu de piață realizat în Pauillac .....	583

<b>10. Portul Nisa/Villefranche Sur-Mer, Franța – croazierele cunosc urcușuri și coborâșuri .....</b>	<b>585</b>
<b>11. Portul Amsterdam – Olanda: o politică activă împotriva fluctuațiilor economice ....</b>	<b>586</b>
1. Potrivit cifrelor menționate, activitatea de croaziere în portul Amsterdam evoluează în zigzag .....	586
2. O metodă de 100 milioane euro anual.....	586
<b>12. Portul Barcelona: o reală creștere dinamică.....</b>	<b>587</b>
„Ajustarea sezonieră” .....	587
<b>13. Primele 100 de porturi mondiale containerizate (în EVP), din JMM-XI/2017 .....</b>	<b>588</b>
<b>14. Traficul din porturile Mării Mediterane și ale Mării Negre .....</b>	<b>591</b>
<b>C. Porturile maritime românești – Constanța, Mangalia și Midia. Evaluările și proiectele CN APM sub autoritatea Ministerului Transporturilor .....</b>	<b>592</b>
1. Portul Constanța. Raportul anual 2016 (site-ul CN APMC - 2018) .....	592
2. Bilanțul 2017. Selecții de date privind portul Constanța .....	606
3. Portul Constanța. Proiecte de dezvoltare și modernizare .....	607
4. Portul Constanța. Administrare .....	617
5. Asociații și fundații în portul Constanța.....	628
6. Convex construiește la Constanța singurul terminal de cereale pentru nave de 130.000 de tone. Investiția: 50 mil. euro. ....	629
7. Administrația Canalului Dunăre-Marea Neagră, Administrația Canalelor Navigabile .....	631

## NOTE EXPLICATIVE

*Studiul privind transporturile maritime – 2016* acoperă datele și evenimentele pe o perioadă începând cu ianuarie 2015 până în iunie 2016. Echipa s-a străduit, în măsura posibilului, să raporteze evoluția recentă.

Cuvintele „țară” și „economie” desemnează țări, teritorii sau zone.

Prin dolar, se înțelege întotdeauna dolarul Statelor Unite (\$), exceptând indicația contrară.

Cu excepția unei indicații contrare, cuvântul „tonă” desemnează tona metrică (2.000 kg) și cuvântul „milă”, mila marină.

În tabele și grafice:

- Cifrele fiind rotunjite, totalurile și procentajele indicate în tabele nu corespund, în mod necesar, sumei elementelor lor;
- Simbolurile următoare sunt utilizate:

n.d. = nedisponibil

Linia (-) indică nulitatea sumei.

Din 2014, *Studiul privind transporturile maritime* nu conține anexele statistice imprimate. UNCTAD prezintă date statistice mai detaliate, online, la adresele următoare:

Imagine de ansamblu: <http://www.stats.unctad.org/maritime>

Trafic maritim : <http://www.stats.unctad.org/seabornetrade>

Flote de marfă, pe pavilion de înmatriculare: <http://www.stats.unctad.org/fleet>

Flote de marfă, pe țară/economie specifică: <http://www.stats.unctad.org/fleetownership>

Profiluri maritime naționale ale țărilor: <http://www.unctadstat.unctad.org/CountryProfile/fr-FR/index.html>

Construcția navală pe țări: <http://www.stats.unctad.org/shipbuilding>

Dezmembrarea navelor pe țări: <http://www.stats.unctad.org/shipscrapping>

Indicele de conectivitate a transporturilor maritime regulate: <http://www.stats.unctad.org/lsci>

Indicele de conectivitate bilaterală a transporturilor maritime: <http://www.stats.unctad.org/lbsci>

Traficul porturilor cu containere: <http://www.stats.unctad.org/teu>

### 4. Porturile

Acest capitol al *Studiului privind transporturile maritime* descrie acțiunea condusă de UNCTAD pentru a ajuta țările în dezvoltare să-și perfecționeze eficiența porturilor lor în scopul scăderii costurilor de transport și pentru a reuși o mai bună integrare în comerțul mondial. Acesta explorează noi ansambluri de date statistice portuare și elaborează o prezentare generală a ceea ce ilustrează cu referire la industria portuară în 2015.

În ansamblu, creșterea industriei portuare, inclusiv sectorul containerelor, a cunoscut o scădere semnificativă, cu rate cu greu pozitive, pentru cele mai mari porturi. Principalele 20 de porturi în volum au înregistrat o diminuare cu 85% a creșterii lor, care a trecut de la 6,3% în 2014 la 0,9% în 2015. Din cele șapte cele mai mari porturi care au suferit scăderi de trafic, Singapore a fost singurul care nu a fost situat în China. Cu toate acestea, 14 din cele 20 de porturi

principale pe plan mondial sunt situate în China, iar unele au afișat o creștere impresionantă, unul dintre ele (Suzhou) progresând chiar cu mai mult de 10%. Primele 20 de porturi cu containere din lume, care reprezintă, în principiu, aproape jumătate din debitul portuar de containere și ilustrează, în mod explicit, situația industriei pe parcursul anului dat, au înregistrat o scădere cu 95% a creșterii lor, rata de 5,6% în 2014 scăzând cu 0,5% în 2015.

## **A. Oportunități pentru țările în dezvoltare de a-și îmbunătăți performanțele portuare**

Organizarea sectorului de transporturi maritime afectează, în mod semnificativ, volumul schimburilor, costurilor de transport și competitivitatea economică și impune porturilor să se adapteze la complexitatea crescută a administrației portuare moderne. În acest context, metodologia elaborată de programul gestiunii portuare TrainForTrade, care leagă indicatorii de performanță de obiective strategice, poate fi un atu prețios pentru comunitățile portuare ale țărilor în dezvoltare.

34 de țări participă, în prezent, la programul de administrare portuară, dintre care nouă sunt implicate în inițiativa în favoarea performanței portuare: Angola, Benin, Republica Dominicană, Ghana, Indonezia, Namibia, Filipine, Peru și Republica Unită a Tanzaniei. Reprezintă 21 de porturi, repartizate în patru rețele lingvistice: anglofonă, francofonă, lusofonă și hispanofonă.

Tabelul de bord al performanțelor portuare regroupează 23 de indicatori de referință, datele de bază fiind culese de porturile ce participă la operațiune pe baza recomandărilor puse la punct de atelierele de consolidare a capacităților (Filipine, 2015; Indonezia, 2016), ceea ce permite comparații între porturi.

Aceste anchete furnizează informații prețioase asupra tipului de porturi în rețea: contextul istoric, cadrul legislativ, modelul funcțional și indicații asupra gestiunii de servicii. Tabelul de bord al performanțelor portuare conține patru aspecte strategice: finanțele, operațiile, resursele umane și piața. Datele financiare sunt trase din bilanțuri, tabele de trezorerie și conturi de pierderi și profituri corespunzătoare și sunt construite pe mod de încărcare și descompuse în taxe portuare și de serviciu. Date referitoare la resursele umane sunt fondate pe măsuri financiare privind locul de muncă și măsuri aproximative referitoare la productivitatea mâinii de lucru. Alți indicatori sunt prețioși pentru actorii industriei portuare: măsuri ale capacităților navelor, mărimea posturilor de andocare, partea de piață pe mod de încărcare și timp de ședere.

Datele par să indice că porturile care participă la program împart numeroase caracteristici și că performanțele lor sunt relativ bune, ținând seama de mărimea lor și de paleta de servicii pe care le propun. Programul pune în lumină principalele măsuri următoare ale performanțelor. Timpul de imobilizare mediu pentru un container este de șapte zile, marja de exploatare medie este de 38%, drepturile referitoare la mărfuri sunt de două ori mai ridicate decât cele asociate navelor și durata de așteptare medie pentru acostarea unei nave este de 17 ore. În plus, în medie, salariul anual al angajaților inclus în acest sondaj este de 23.863 de dolari și cheltuielile medii asociate formării reprezintă mai puțin de 1% din costurile salariale totale. Nicio autoritate portuară nu este privatizată și este un lucru obișnuit ca statul să contribuie la active de interes public pe termen lung, precum molurile.

Rețeaua portuară a UNCTAD reprezintă un atu pentru dezvoltarea acțiunilor de consolidare a capacităților și oferă ocazia de a studia performanțele porturilor și de a identifica practicile optime din care se pot inspira ceilalți. Cercetările UNCTAD în materie de gestiune portuară au fost inițiate la începutul anilor '70 și sunt descrise într-un anumit număr de publicații (UNCTAD, 1976, 1979, 1983, 1987a și 1987b).

În 2012, UNCTAD a organizat o reuniune a experților asupra evaluării performanței portuare, care a reunit specialiști eminenți din acest domeniu (a se vedea <http://www.unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=175>). În 2016, a publicat un studiu distinct, care detaliază eforturile mondiale în curs pentru a evalua performanța portuară (UNCTAD, 2016). Capitolul prezent pune accentul, de asemenea, asupra altor lucrări realizate de UNCTAD în domeniul statisticilor portuare și complementaritatea lor pentru îmbunătățirea eficienței porturilor și diminuarea costurilor comerțului internațional.

## B. Statistici portuare

Cercetători și spirite strălucite au afirmat: „Dacă nu putem măsura, nu putem administra” și, în consecință, nu putem îmbunătăți. Galileo (1564-1642) ar fi declarat: „Să se numere ceea ce poate fi numărat, să se măsoare ceea ce poate fi măsurat și să se facă măsurabil ceea ce nu este” (Kozak, 2004). Porturile sunt adesea singura cale de acces pentru a intra sau a ieși dintr-o țară, ceea ce a facilitat, în mod considerabil, pentru guverne înregistrarea datelor comerciale și ridicarea de taxe. Statisticile portuare au fost, în mod tradițional, în sarcina operatorilor de terminale, a autorităților portuare locale sau a asociațiilor naționale. Într-o măsură mare, aceste entități au ales date de colectat și, mai important, au decis modalități și calendarul publicării acestor date. În anumite cazuri, trebuie luni sau ani pentru ca datele să fie în final examinate. În zilele noastre, partea de venit național provenind din taxarea importurilor (drepturi vamale) a scăzut în majoritatea țărilor, căci a devenit mai ușor de crescut taxele în alte domenii. Cu titlu de exemplu, partea de taxe de import în veniturile fiscale este estimată la 18% (și, în anumite cazuri, mai mult de 50%) din veniturile totale ale numeroaselor țări cu venit scăzut (Kowalski, 2005). În India, de exemplu, rata medie a drepturilor vamale a fost redusă cu 55% la începutul anilor '90 cu puțin mai mult de 25% de acum până la terminarea deceniului (Departamentul afacerilor economice și sociale, Națiunile Unite, 2002). În timp ce drepturile vamale constituiau 30% din veniturile publice în Statele Unite în 1912, ele nu mai reprezintă decât 1% (Progressive Economy, 2013).

În prezent, majoritatea porturilor sunt supuse unui regim al proprietății mixt, care reunește operatorii terminalelor private și autoritățile portuare publice. Acestea sunt producătoare prolifiche de statistici, care furnizează informații detaliate asupra mâinii de lucru angajate, a utilizării de material, asupra traficului de mărfuri și escalelor de nave.

Totuși, majoritatea acestor date sunt produse pentru o utilizare internă și nu pentru comunicarea publicului. Însăși datele colectate de instituțiile publice nu sunt mereu puse la dispoziția publicului. În plus, datele disponibile pentru unele porturi nu sunt mereu omogene sau comparabile cu ușurință cu cele din alte porturi.

În absența organizației mondiale responsabile cu colectarea acestor date, statisticile portuare regionale sau mondiale sunt greu de verificat; principalii operatori de terminale mondiale au

tendința să opereze pe un singur segment de piață – porturile cu containere – și această industrie rămâne relativ fragmentată. Datele performanțelor portuare publicate de sectorul privat sunt, în general, într-un scop de marketing și nu în optica unei cercetări obiective. Ele sunt, prin aceasta, selective și cu o acoperire inegală. Nu există nicio publicație mondială care să fie difuzată de un ansamblu al autorităților portuare, iar Asociația Internațională a Porturilor, unicul grup internațional al autorităților portuare, nu are nici competențele, nici resursele necesare pentru a conduce anchetele anuale asupra statisticilor portuare.

În plus, nu este în mod necesar interesant pentru porturi să fie comparate unele cu celelalte la nivel global, căci concurența pentru încărcături este, în general, o problemă regională. De-a lungul anilor, autoritățile portuare au insistat asupra caracterului unic al fiecărui port, afirmând că, de fapt, comparațiile nu erau nici posibile, nici de dorit. Este adevărat într-o anumită măsură, dar specialiștii din mediul academic au pus la punct diverse tehnici ce permit depășirea dificultăților. Analiza comprimării datelor, de exemplu, ține seama de diferitele intrări și ieșiri ale porturilor, în timp ce analiza tipologică combină puncte similare pentru comparație. Principalul avantaj al unei comparații mondiale rezidă în determinarea practicilor optime susceptibile să fie luate de alții. Administratorii porturilor se vor întreba, probabil, de ce să compare portul lor cu porturi îndepărtate, cu traficul mult mai intens și cu economii la scală mai importante, în timp ce principalul lor concurent este un port binecunoscut situat în țara vecină.

Această atitudine se poate înțelege, într-o anumită măsură, dar ea nu este propice inovării și schimbării, care sunt din ce în ce mai mult indispensabile. Pe de-o parte, dispunerea de informații asupra porturilor din lumea întreagă poate să ajute porturile individuale să găsească parteneri adecvați și să conducă comparații utile. Pe de altă parte, dacă considerăm că comparația directă dintre porturi de pe diferite continente nu aduce nimic, divulgarea datelor nu riscă să implice pierderea activităților în beneficiul concurenței și nu ar trebui să pună probleme. În realitate, reticența porturilor în a dovedi mai multă transparență ține, probabil, de teama de a fi considerate drept „puțin performante”.

Cercetătorii, care muncesc în acest domeniu și doresc să compare performanțele portuare mondiale întâlnesc dificultăți pentru a obține informații de tratat. În fapt, pentru ca datele să poată fi colectate și analizate, porturile trebuie să accepte să fie obiectul studiilor și să convină sau nu asupra publicărilor concluziilor. Chiar în caz de acord pentru studiu, raportul pertinent nu este mereu accesibil publicului. Studiile conduse de asociațiile regionale, de exemplu cel condus în 2015 de Comitetul permanent pentru cooperarea economică și comercială a Organizației cooperării islamice, intitulat „Evaluating the Ownership, Governance Structures and Performances of Ports in the OIC Member Countries”, nu fac mereu obiectul unei largi mediatizări.

În 2015, UNCTAD a organizat o colaborare cu Asociația de administrare portuară din Africa de Vest și Centru, un atelier regional în Ghana în vederea stabilirii indicatorilor de performanță pentru porturile a 11 țări. Reprezentanții porturilor s-au angajat să dovedească transparența, dar se temeau de comparații nedrepte. De exemplu, orice măsură parțială – și anume o măsură incompletă, cum ar fi un element temporal într-un context al unei operații de mai mare anvergură – incluzând durate între așteptarea acostării până la terminarea operațiilor ar da rate de eficiență foarte diferite pentru porturile maritime și porturile fluviale, știind că în acestea din urmă distanțele de parcurs pentru a găsi un loc de andocare sunt în mod sensibil mai lungi. În plus, timpul de încărcare a mărfurilor vrac este, în general, mai scurt decât cel de descărcare

și variază în funcție de tipul de produs; de unde prudența care trebuie avută în evaluarea performanțelor porturilor. În plus, toți indicatorii nu sunt aplicabili tuturor porturilor și o matrice a măsurilor este indispensabilă pentru a reflecta porturi cu caracteristici diferite angajate pe segmente diferite de piață. Acest imperativ a condus la elaborarea metodologiei mai sus menționate de tabloul de bord al performanțelor portuare ale UNCTAD.

Societățile au tendința de a se concentra în jurul porturilor, în scopul reducerii expunerii lor la lipsa de mână de lucru și la eșecul furnizorilor de componente sau al prestatorilor de servicii. Proximitatea forței de muncă și a altor furnizori prevalează adesea asupra costului terenurilor și salariilor inferioare pe uscat. Legăturile de transport de proastă calitate dăunează fiabilității, previzibilității și securității. La nivel național, alți factori precum respectul stării de drept, garanția drepturilor de proprietate și posibilitatea de a repatria capitaluri sunt, de asemenea, importante pentru întreprinderile care au o viziune pe termen lung. Transparența și disponibilitatea informațiilor asupra transporturilor și comerțului pot să contribuie la calmarea neliniștilor investitorilor. Publicarea de date permite analizarea riscurilor, administrarea și reducerea lor și oferă astfel o securitate juridică și consolidează încrederea întreprinderilor. Din contră, absența informațiilor poate să conducă societățile să subevalueze incertitudinile și să le crească riscurile; furnizorii de fonduri ar putea, de asemenea, să exagereze, în mod semnificativ, expunerea lor potențială și să le supraevalueze serviciile, făcând activitatea puțin rentabilă. Fiecare din aceste opțiuni poate să conducă la un eșec comercial: datele nu sunt un panaceu, ci ele pot să contribuie la evitarea acestor obstacole dacă sunt utilizate în mod corespunzător. Anunțul clar din partea Guvernului al intenției de a miza pe transparență într-un domeniu dat poate să aibă un impact pozitiv asupra altor aspecte de administrare. Publicarea de date referitoare la comerț și transport ar trebui să fie o prioritate pentru factorii de decizie care doresc să promoveze comerțul internațional. Informațiile ar trebui să fie făcute publice și să se ofere acces liber. Pentru a reuși să avem un sistem eficient la nivel mondial, datele ar trebui să emane dintr-un parteneriat, care implică un furnizor de date, o organizație-gază responsabilă de colectare și publicarea de date – UNCTAD, de exemplu – și o instituție universitară însărcinată cu interpretarea (sau cu o primă interpretare). Datele fiind disponibile în mod gratuit, analiza altor părți interesate ar fi, de asemenea, posibilă.

Datele de observație, înregistrare a acțiunilor specifice observate sunt rezultatul numărării acțiunilor individuale specifice fără nicio analiză, de exemplu numărul și tipul vehiculelor, trenuri sau nave la sosirea și plecarea dintr-un punct sau altul. Luate în mod individual, aceste date sunt puțin expresive, dar, regrupate și analizate, ele pot să pună în evidență scheme care nu erau vizibile înaintea. Acest capitol examinează un anumit număr de date de observație provenind de la două surse diferite și ceea ce ele arată cu referire la sectorul portuar. Ca pentru orice analiză de date, trebuie să luăm în considerare un anumit număr de restricții. Prin faptul unei mari cantități de date necesare, analiza trebuie să fie automatizată în scopul reducerii timpului de muncă și al costului analizărilor, dar o automatizare poate, de asemenea, să conducă la erori. Prezentul studiu pune accentul mai degrabă pe informații descriptive decât pe analiza lor, pentru a încerca să înțelegem ansamblul datelor și să validăm conceptul sau să stabilim eventualele limitări ale acestora.

Informațiile asupra sosirilor și plecărilor navelor în porturi nu revelează mare lucru ele însele, dar odată analizate și puse în raport cu datele meteorologice sau cu numărul pacienților tratați