

## Portul Constanta, performanta sub potential; investitiile, insuficiente pentru modernizarea si dezvoltarea infrastructurii sale învechite (audit)

**România nu a avut în perioada 2016 - 2022 o strategie coerenta de dezvoltare a transporturilor navale, iar activitatea Companiei Nationale Administratia Porturilor Maritime Constanta (CNAPM CT) nu s-a desfasurat într-un mediu stabil si pe baza unor indicatori cheie de performanta, adaptati specificului activitatii, care sa asigure folosirea eficienta a resurselor si implementarea unui plan adecvat de dezvoltare pe termen lung a portului constantean, releva concluziile unei misiuni de audit realizata de Curtea de Conturi.**

Potrivit raportului Curtii, auditul s-a desfasurat în perioada 28 februarie 2023 - 8 decembrie 2023 la principalele institutii ale statului cu atributii în domeniul administrarii si gestionarii infrastructurii portuare, precum si infrastructurii rutiere si feroviare care asigura conexiunea Portului Constanta cu regiunile deservite, respectiv Ministerul Transporturilor si Infrastructurii (MTI), Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime Constanta (CNAPM CT), Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" (CN CFR) si Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), si a vizat intervalul ianuarie 2016 - decembrie 2022.

Conform concluziilor auditului, în perioada mentionata, România nu a avut o strategie coerenta de dezvoltare a transporturilor navale, care sa asigure integrarea optima a transportului naval cu alte moduri de transport. Demersurile întreprinse la nivelul României nu au fost eficiente pentru dezvoltarea echilibrata a modurilor de transport si pentru promovarea unor modalitati de transport mai eficiente si mai sustenabile.

"Activitatea CNAPM CT nu s-a desfasurat într-un mediu stabil si pe baza unor indicatori cheie de performanta, adaptati specificului activitatii, care sa asigure folosirea eficienta a resurselor si implementarea unei strategii adecvate de dezvoltare pe termen lung a Portului Constanta. În perioada auditata au avut loc numeroase schimbari în managementul companiei. Conducerea Companiei a fost asigurata preponderent de administratori si directori provizorii, ale caror contracte de mandat/administrare nu au cuprins obiective si criterii de performanta care sa faca posibila monitorizarea eficienta a performantei managementului de catre autoritatea publica tutelara", spune Curtea de Conturi.

Demersurile CNAPM CT pentru atragerea unor fluxuri suplimentare de marfuri au fost numai partial eficiente, comparativ cu alte porturi din regiune, se mentioneaza în sinteza raportului de audit. Din punct de vedere al cantitatii de marfa manipulata, în perioada auditata, Portul Constanta si-a îmbunatatit pozitia în topul porturilor europene care transporta anual peste un milion de tone de marfuri.

Cu toate acestea, România s-a situat sub media europeana din punct de vedere al cantitatii de marfa manipulata prin porturile maritime, desi Portul Constanta beneficiaza de o pozitie geografica avantajoasa.

În ce priveste traficul de containere, Portul Constanta nu a reusit sa recâstige rolul de hub la Marea Neagra pentru marfurile containerizate, detinut anterior perioadei auditate. Spre deosebire de Portul Constanta, unele porturi europene au raportat cresteri substantiale în ce priveste traficul de containere. În acest context, începând cu anul 2018, Portul Constanta si-a pierdut pozitia în topul primelor 20 de porturi europene clasificate în functie de volumul containerelor manipulate.

Din punct de vedere al tarifelor aplicate la navele maritime, auditorii sustin ca Portul Constanta este competitiv fata de porturile concurente de la Marea Neagra, dar nu este competitiv fata de cele de la Marea Adriatica. În acest context, în opinia echipei de audit, este necesara o analiza a politicii tarifare, precum si a costurilor pe care se fundamenteaza valoarea tarifelor, în vederea cresterii atractivitatii si competitivitatii portului, ca alternativa la

rutele actuale de transport al marfurilor.

"Terminalul de pasageri al Portului Constanta a fost subutilizat în perioada auditata. Comparativ cu alte porturi europene, numarul pasagerilor care au facut escala în Portul Constanta a fost nesemnificativ si a scazut fata de anul 2016, cu impact negativ asupra rezultatelor din aceasta activitate. Compania are în administrare terenuri nevalorificate prin închiriere, dar si terenuri nesistematizate, neincluse în circuitul economic. Acestea constituie un potential major de dezvoltare a Portului Constanta, care ar putea contribui semnificativ la cresterea veniturilor companiei si la consolidarea rolului strategic al portului în regiune", mentioneaza auditorii.

În perioada auditata, gradul de realizare a investitiilor nu a atins un nivel care sa conduca la modernizarea si dezvoltarea infrastructurii învechite a Portului Constanta si, implicit, la cresterea atractivitatii si competitivitatii portului. Cu exceptia anului 2022, CNAPM CT nu si-a îndeplinit obligatia legala de a utiliza peste 50% din veniturile proprii obtinute din exploatarea infrastructurii portuare pentru întretinerea, repararea, modernizarea si dezvoltarea acesteia. De altfel, începând cu anul 2022, dupa declansarea razboiului din Ucraina, s-a înregistrat o crestere a traficului de marfuri din Portul Constanta, accentuându-se necesitatea modernizarii cailor de comunicatii rutiere existente în incinta portului si dezvoltarii de noi obiective rutiere, care sa acopere necesarul de infrastructura rutiera (drumuri, pasaje, parcare etc.) pentru satisfacerea cererii de transport si fluidizarea traficului de marfa.

Potrivit auditorilor, pentru a se asigura eficacitatea investitiilor în Portul Constanta, cresterea atractivitatii si competitivitatii acestuia, sunt necesare investitii suplimentare în reseaua de drumuri, cai ferate si cai navigabile interioare.

În acest context, Curtea de Conturi recomanda conducerii Portului Constanta sa întreprinda demersuri pentru cresterea cotei de piata a portului la nivel regional, îndeosebi pe segmentul marfurilor containerizate, inclusiv pentru cresterea competitivitatii serviciilor oferite comparativ cu porturile regionale concurente. De asemenea, Curtea recomanda analiza cauzelor care au dus la nerealizarea proiectelor de investitii, precum si luarea masurilor necesare în vederea utilizarii infrastructurii portuare în conditii de eficienta economica.