



**CONSILIUL
CONCURENȚEI
ROMÂNIA**



**CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FERROVIAR
CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL NAVAL**

**STUDIU PRIVIND INFRASTRUCTURA PORTUARĂ ȘI
INFRASTRUCTURILE DE SERVICII LEGATE DE ACTIVITĂȚI
FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA**



- 2022 -

Cuprins

1. Obiectivul studiului	3
2. Metodologie	6
3. Cadrul normativ.....	7
3.1. Reglementări europene.....	7
3.2. Reglementări naționale.....	7
4. Prezentarea infrastructurii portuare administrată de Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” - S.A. Constanța	8
4.1. Considerații privind poziționarea Portului Constanța în bazinul Mării Negre.....	8
4.2. Administrarea infrastructurii de transport naval din Portul Constanța	11
4.3. Aspecte privind infrastructura existentă în Portul Constanța.....	13
4.4. Analiza structurii de transport de mărfuri în Portul Constanța	14
4.5. Analiza structurii de transport mărfuri în Portul Constanța în contextul conflictului din Ucraina și a pandemiei de COVID-19	19
5. Prezentarea situației actuale a infrastructurii de servicii legate de activități feroviare din cadrul Portului Constanța	23
5.1. Accesul la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii legate de activități feroviare din Portul Constanța.....	27
5.2. Principalii operatori ai infrastructurilor de servicii feroviare legate de activități feroviare din Portul Constanța	30
5.3. Serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii din Portul Constanța legate de activități feroviare și modalitatea de tarificare a acestora	32
5.4. Principalele servicii furnizate de către Administrația Porturilor Maritime SA Constanța în legătură cu activitatea de transport naval în Portul Constanța și modalitatea de tarificare a acestora	35
6. Aspecte privind legătura între infrastructura feroviară și hinterlandul captiv al Portului Constanța (măsuri de îmbunătățire a legăturilor cu infrastructura feroviară: investiții, lucrări de reparație și întreținere)	37
7. Concluzii și recomandări.....	43
Recomandări:	45
Glosar	47
Anexe.....	49

1. OBIECTIVUL STUDIULUI

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF) îndeplinește rolul organismului de reglementare național unic, conform *Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare (Legea nr. 202/2016)* și este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței.

Misiunea principală a CNSDF constă în supravegherea modului în care se asigură accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii, monitorizarea pieței feroviare pentru respectarea prevederilor naționale și ale Uniunii Europene în domeniu și adoptarea de măsuri care să remedieze disfuncționalitățile constatate și să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

CNSDF urmărește în mod constant respectarea prevederilor naționale și ale UE în domeniul feroviar, în special cu privire la:

- accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile feroviare conexe;
- procesul de alocare a capacităților infrastructurii feroviare și a infrastructurilor de servicii;
- tariful infrastructurii și a infrastructurilor de servicii.

Potrivit atribuțiilor sale prevăzute la art. 56 alin. (6) lit. a) - b) în *Legea 202/2016*, CNSDF *"monitorizează situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și verifică, din proprie inițiativă, respectarea prevederilor art. alin. (2) lit. g)¹, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți"* și monitorizează aplicarea corespunzătoare a prevederilor ² art. 4 și 5 din *Regulamentul³ UE 2177/2017*.

Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (în continuare, CSDN) a fost înființat la finalul anului 2017⁴ și are printre atribuții:

- formularea de recomandări pentru adoptarea de măsuri care să faciliteze dezvoltarea domeniului transportului naval;
- analiza periodică a respectării cadrului legal în domeniul său de activitate și formularea de propuneri pentru îmbunătățirea acestuia, în concordanță cu reglementările Uniunii Europene.

Totodată, CSDN este autoritatea relevantă din România, în conformitate cu prevederile art. 17 din *Regulamentul nr. 352/2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor* (în continuare, *Regulamentul nr. 352/2017*). Astfel, CSDN:

- soluționează plângerile care rezultă din aplicarea articolelor 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 15 din *Regulamentul nr. 352/2017* pentru porturile maritime care intră sub incidența acestuia;
- monitorizează respectarea prevederilor *Regulamentului nr. 352/2017* și analizează din oficiu încălcarea acestora.

¹ accesul la servicii și tariful acestora.

² descrierea și publicarea, de către operatorii infrastructurilor de servicii a informațiilor privind infrastructura operată.

³ al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

⁴ prin *Legea nr. 235/2017* 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

Tema reglementării infrastructurilor de servicii din porturi și a modului de aplicare a *Regulamentului (UE) 2017/2177*, concomitent cu *Regulamentul⁵ UE nr. 2017/352* se află în dezbaterile reprezentanților Grupului Independent al Reglementatorilor din domeniul feroviar - IRG-Rail (IRG-Rail)⁶, cei al CE-DG Move și FePort (Federația Companiilor Portuare Private Europene).

Așadar, cele două consilii de supraveghere, în aplicarea atribuțiilor legale, apreciază că modul de clasificare a liniilor de cale ferată în perimetrul portuar și de aplicare a legislației europene prezintă interes, referitor la modalitatea de stabilire a taxelor, evitarea dublei taxări și nu în ultimul rând pentru soluționarea plângerilor.



Cu privire la această problemă, IRG-Rail a publicat recent un raport intitulat *“Practica organismelor de reglementare în ceea ce privește clasificarea liniilor de cale ferată situate în principalele porturi maritime și interioare din diferite țări europene”*.

Documentul evidențiază modul diferit în care organismele de reglementare, membre ale IRG-Rail, clasifică liniile de cale ferată din cadrul porturilor ca fiind **infrastructură feroviară⁷**, respectiv **infrastructură de servicii⁸**.

Astfel, în funcție de clasificarea respectivă, modul de tarifare este distinct, fiind prevăzut de *Directiva 2012/34 UE* și *Legea nr. 202/2016*.

Tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar⁹.

Totodată, tarifele stabilite pentru accesul pe calea ferată, în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la pct. 2 din Anexa nr. II la *Legea 202/2016* și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil¹⁰. În cazul în care serviciile prevăzute la pct. 3 și 4 din Anexa nr. II la *Legea 202/2016* ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu trebuie să depășească costul furnizării prestației respective, plus un profit rezonabil¹¹.

Potrivit documentului IRG-Rail, **Spania** și **Portugalia** au reglementări naționale specifice privind tarifele de cale ferată în porturi. De exemplu, în Spania regimul economic de utilizare și exploatare a infrastructurilor feroviare din zona portuară este reglementat de *Legea Porturilor*.

În **Italia** și în **Franța**, Autoritatea Portuară joacă un rol deosebit. În Italia, legea prevede că acolo unde porturile includ infrastructuri de servicii legate de activități feroviare, autoritățile portuare sunt cele care asigură managementul acestor activități. **Franța** are o legislație specifică pentru porturile maritime, care prevede că Autoritatea Portuară gestionează liniile de cale ferată din cadrul porturilor, atât în ceea ce privește traficul, cât și întreținerea acestora. De asemenea, toate liniile de cale ferată administrate de către Autoritatea Portuară din Franța sunt clasificate drept infrastructură feroviară.

⁵ de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor.

⁶ Grupul Independent al Reglementatorilor din domeniul feroviar este rețeaua organismelor de reglementare feroviare independente care cuprinde, în prezent, 31 de țări europene, inclusiv România.

⁷ În conformitate cu Anexa I la *Directiva 34/2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european*, transpusă în legislația națională prin *Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare (Legea nr. 202/2016)*.

⁸ În conformitate cu Anexa II pct.2 din *Directiva 34/2012*.

⁹ Potrivit art.31 alin. (3) din *Legea nr. 202/2016*.

¹⁰ Potrivit art.31 alin. (7) din *Legea nr. 202/2016*, o rată a rentabilității capitalului propriu, care nu poate depăși 3% și care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii.

¹¹ Potrivit art.31 alin (8) din *Legea nr. 202/2016*.

În Belgia, Portul Anvers deține peste 1.000 km de cale ferată și are un trafic de aproximativ 300 de trenuri/zi. Portul nu este considerat a fi o singură infrastructură de servicii, ci este format din mai multe infrastructuri de servicii și infrastructuri feroviare private care sunt conectate prin intermediul unor linii feroviare aflate în proprietatea administratorului infrastructurii, Infrabel.

Liniile ferate deținute de administratorul infrastructurii din Belgia sunt considerate ca fiind infrastructură feroviară, iar liniile de cale ferată aflate în interiorul infrastructurilor de servicii sunt considerate parte integrantă a respectivelor infrastructuri de servicii.

În Belgia, asemănător cu România, administratorul infrastructurii feroviare operează anumite infrastructuri de servicii. Cu toate acestea, în cadrul acestor infrastructuri de servicii, liniile de cale ferată nu sunt considerate infrastructură feroviară.

Astfel, Infrabel este atât administrator de infrastructură feroviară, cât și operator al infrastructurii de servicii în Portul Anvers.

În Polonia, Regulamentul portuar specifică faptul că infrastructura feroviară din anumite porturi este clasificată drept infrastructură portuară. Prin urmare, liniile de cale ferată din porturi sunt clasificate, fie ca infrastructură portuară, fie ca infrastructură feroviară, iar Autoritatea portuară este responsabilă de întreținerea liniilor de cale ferată din zona respectivă.

În **Finlanda** legislația primară în domeniul feroviar a fost completată în anul 2021 cu prevederi privind activitatea în porturi, astfel:

- ✓ liniile ferate, precum și infrastructurile de servicii în legătură cu acestea (incluzând liniile și rampele pentru mărfuri) aflate în porturi sunt considerate infrastructuri de servicii;
- ✓ autoritățile portuare sunt considerate operatori de infrastructuri de servicii și nu mai trebuie să publice un document de referință al rețelei, ci doar descrierea infrastructurii de servicii operate.

Raportat la informațiile publicate în documentul IRG-Rail, se constată că unele state membre clasifică liniile feroviare situate în cadrul porturilor ca fiind infrastructură feroviară sau infrastructură de servicii, având în vedere entitatea care administrează liniile respective (administratorul infrastructurii feroviare sau operatorul de infrastructuri de servicii). Alte țări¹² au prevăzut în legislația națională faptul că toate liniile de cale ferată din cadrul porturilor sunt infrastructuri de servicii.

Cu toate acestea, deși există o abordare diferită a statelor membre ale IRG-Rail cu privire la modul de clasificare a liniilor de cale ferată existente în porturi, concluzia raportului este aceea că nu toate liniile feroviare dintr-o zonă portuară sunt considerate infrastructură feroviară. În cazul în care scopul pentru care aceste linii sunt utilizate poate fi atribuit în mod clar activităților ce se desfășoară în cadrul unei infrastructuri de servicii (precum încărcarea-descărcarea mărfurilor sau depozitarea acestora etc.), majoritatea statelor membre ale IRG-Rail clasifică linia ferată respectivă ca infrastructură de servicii.

Important este de precizat că modul diferit în care statele membre ale IRG-Rail clasifică liniile feroviare din cadrul porturilor nu influențează dreptul de acces al solicitanților¹³ la infrastructura feroviară, la infrastructura de servicii și serviciile furnizate în cadrul acestora.

¹² În Finlanda, liniile de cale ferată și infrastructurile de servicii conectate la acestea, situate în porturi, sunt considerate infrastructuri de servicii, iar Autoritatea Portuară este considerată operator de infrastructuri de servicii, având obligația să publice descrierea infrastructurilor de servicii pe care le operează.

¹³ Potrivit art.3 pct.19 din *Directiva 34/2012* solicitantul înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007* și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial.

Modul de clasificare a liniilor de cale ferată din cadrul porturilor afectează însă modul de tarificare. Astfel, în situația în care liniile feroviare sunt clasificate ca infrastructură feroviară¹⁴, solicitanții plătesc un Tarif de Utilizare a Infrastructurii feroviare (TUI), iar atunci când acestea sunt considerate infrastructură de servicii¹⁵, solicitanții plătesc Tarife pentru Servicii Adicionale (TSA).

Referitor la activele feroviare analizate în cadrul raportului IRG-Rail, ca urmare a deciziilor adoptate de organismul de reglementare din Finlanda, prin care mai multor operatori de infrastructuri de servicii din cadrul porturilor li s-a impus măsura publicării informațiilor privind tarifele percepute pentru serviciile oferite în cadrul acestor infrastructuri, au apărut o serie de discuții între FePort¹⁶, DG Move și IRG-Rail. Aspectele care au făcut obiectul discuției au avut în vedere necesitatea clarificării reglementărilor care fac obiectul infrastructurilor de servicii din porturi și modul de aplicare a *Regulamentului (UE) 2017/2177 și a Regulamentului UE nr. 2017/352*.

Pornind de la aceste premise, obiectivul prezentului studiu este de a realiza o analiză diagnostic a infrastructurilor de servicii legate de activități feroviare în Portul Constanța, cu reliefarea următoarelor aspecte:

- ❖ cadrul legislativ direct aplicabil privind funcționarea infrastructurii portuare;
- ❖ infrastructurile de servicii identificate și operatorii acestor infrastructuri de servicii din Portul Constanța;
- ❖ accesul la infrastructurile de servicii și tarificarea acestora;
- ❖ aspecte identificate în ceea ce privește traficul feroviar intermodal;
- ❖ elaborarea de recomandări privind dezvoltarea traficului feroviar intermodal și remedierea unor situații identificate în zona portuară Constanța.

2. METODOLOGIE

Din punct de vedere metodologic, pentru elaborarea studiului au fost utilizate date și informații din domeniu, care au fost analizate și prelucrate prin prisma competențelor CNSDF și CSDN, respectiv:

- informații și chestionare adresate administratorului de infrastructură, gestionarilor de infrastructură feroviară din România, operatorilor de transport feroviar, operatorilor infrastructurilor de servicii și Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA);
- documente, rapoarte și date statistice publicate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR”SA (CFR SA);
- documente, rapoarte și date statistice publicate de CN APM Constanța SA;
- rapoarte și documente publicate de IRG-Rail.

¹⁴ Lista elementelor infrastructurii feroviare este cuprinsă în cadrul Anexei I la *Legea 202/2016*.

¹⁵ Anexa II pct. 2-4 la *Legea 202/2016*.

¹⁶ Organizație care reunește 1200 de companii, care își desfășoară activitatea în porturi și în peste 425 de terminale din porturile maritime ale UE.

3. CADRUL NORMATIV

3.1. Reglementări europene

Actele legislative europene care definesc noțiunile de *infrastructură de servicii* și *operator de infrastructuri de servicii* și stabilesc detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul și tariful la serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii sunt:

- *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare);*
- *Regulamentul nr. 2177/2017.*

Actul normativ european care stabilește un cadru pentru furnizarea de servicii portuare, respectiv norme comune privind transparența financiară și privind taxele pentru servicii portuare și pentru utilizarea infrastructurii portuare este Regulamentul nr. 352/2017.

Actul normativ european se aplică porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, inclusiv Portului Constanța.

3.2. Reglementări naționale

- *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, care transpune prevederile Directivei 2012/34/UE, cu modificările și completările ulterioare;*
- *OUG nr. 12/1998 (OUG 12/1998) privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;*
- *Ordonanța Guvernului 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 (OG nr. 22/1999);*
- *HG nr. 581/1998 (HG 581/1998) privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate C.F.R. - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;*
- *HG nr. 310/2020 privind modificarea anexei nr. 16 la Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului ca urmare a dării în concesiune către Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" - S.A. Constanța a unor bunuri imobile aflate în concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., unități aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, precum și înscrierea în inventarul centralizat a unor bunuri din domeniul public al statului și darea în administrarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și concesiunea Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" - S.A. Constanța în urma finalizării unor lucrări de investiții;*
- *Contractul de concesiune nr. 17.408/2019, încheiat între MTIC și C.F.R. - S.A.*
- *Ordinul nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România;*
- *HG nr. 517/1998 privind înființarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța, cu modificările și completările ulterioare;*
- *OG nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi*

Ferate "C.F.R." - S.A;

- HG nr. 2299/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A;
- Ordinul nr. 880/2005 pentru aprobarea procedurilor de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.;
- Contractul de concesiune nr. 4113/31.10.2008 încheiat între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CN APM SA.

4. PREZENTAREA INFRASTRUCTURII PORTUARE ADMINISTRATĂ DE COMPANIA NAȚIONALĂ „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME” - S.A. CONSTANȚA

4.1. Considerații privind poziționarea Portului Constanța în bazinul Mării Negre

Portul Constanța este cel mai mare și mai important port din bazinul Mării Negre, cu o suprafață de aproximativ 4.000 ha, din care 60% apă și 40% uscat, cu adâncimi variind de la 8 la 19 metri, fiind localizat la întretăierea rutelor comerciale care leagă piețele dezvoltate ale Europei Centrale și de Est cu furnizorii de materii prime din fostele țări sovietice, Asia Centrală și Transcaucaz.

Legătura Portului Constanța cu Dunărea se realizează prin Canalul Dunăre - Marea Neagră și reprezintă unul dintre principalele avantaje ale Portului Constanța, conferindu-i calitatea atât de port maritim, cât și de port fluvial. Facilitățile oferite de Portul Constanța permit acostarea oricărui tip de navă, astfel putând fi operată o paletă foarte largă de mărfuri. Este un centru recunoscut de mărfuri vrac în Europa și un partener tradițional pentru țările din Europa de Est și Centrală, ca port de tranzit pentru produsele agricole.

Prin intermediul conexiunii sale la Canalul Dunăre - Marea Neagră, Portul Constanța, în calitatea sa de port fluvial, joacă un rol important în dezvoltarea transportului pe apele interioare. Deși în prezent este sub-exploatată, Dunărea are un potențial deosebit ca alternativă de transport eficientă și ecologică, capabilă să contribuie la reducerea congestiei pe alte căi de transport și a poluării, reprezentând o alternativă eficientă la transportul rutier și feroviar congestionat din Europa.

Pentru bunurile care tranzitează portul dinspre Orientul Îndepărtat sau Asia de Sud Est spre destinații în Europa Centrală, legătura Constanța-Dunăre, prin canal, oferă o rută de transport cu 4.000 km mai scurtă, față de ruta tradițională prin Marea Mediterană și Marea Nordului (**Figura nr. 1**).

Figura nr.1: Poziția Portului Constanța în bazinul Mării Negre



Sursa: Informații furnizate de CNAPM SA Constanța, prin Normele de fundamentare a tarifelor, 2021.

Zona Constanța are o capacitate totală de operare de 120 milioane tone/an, fiind deservită de 156 de dane, din care 140 sunt operaționale (**Figura nr. 2**). Lungimea totală a cheiurilor este de 29,83 km, iar adâncimile variază între 7 și 19 m.

Figura nr.2: Configurația danelor în Portul Constanța



Sursa: Informații furnizate de CNAPM SA Constanța, prin Normele de fundamentare a tarifelor, 2021.

Dezvoltarea Portului Constanța, din punctul de vedere al capacităților de manipulare, l-a propulsat pe prima poziție în Marea Neagră, conferindu-i rolul de hub- port de tranzit și de transbordare către alte porturi din bazinul Mării Negre (cum ar fi, de exemplu, porturile din Turcia, Bulgaria etc).

Păstrarea statutului de port de tranzit se poate realiza prin modernizarea permanentă și prin menținerea sau chiar reducerea taxelor portuare, întrucât există o concurență deloc de neglijat – cel puțin încă trei porturi (Koper, Pireu, Hamburg) urmăresc să acapareze o cotă cât mai mare din traficul de tranzit la Marea Neagră.

În vederea menținerii portului la un nivel competitiv ridicat este necesară întreprinderea unei acțiuni continue de reducere a costurilor și a duratelor de deplasare a mărfurilor, care se realizează nu numai prin scurtarea distanțelor, ci și prin creșterea capacității mijloacelor de transport (tonajul navelor maritime) și reducerea timpului de operare la încărcare/descărcare.

Ca port maritim central aflat în rețeaua Trans-European Transport Network (TEN-T), Portul Constanța este de importanță strategică. În acest sens, portul trebuie să răspundă principalelor

cerințe privind infrastructura portuară pe rețeaua centrală, respectiv:

- să asigure conexiunile multimodale ale porturilor cu hinterlandul, constând în căi ferate, șosele și, dacă este posibil, în căi navigabile interioare;
- să aibă cel puțin un terminal destinat în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor și utilizatorilor, cu tarife transparente;
- să existe canale, șenale navigabile și estuare care să facă legătura cu mările învecinate sau accesibilitatea de pe mare a porturilor maritime care dispun de cel puțin o cale navigabilă interioară de clasa VI;
- să asigure instalarea utilajelor necesare controlului poluării mediului de către navele aflate în port - facilități de preluare a deșeurilor și a resturilor de la mărfuri;
- să asigure introducerea sistemelor VTMS și SafeSeaNet și a serviciului e-Maritime.

De asemenea, nu trebuie omis din vedere nici faptul că porturile de pe din rețeaua centrală TEN-T (inclusiv Portul Constanța) trebuie să introducă și noi tehnologii pentru a promova combustibilii alternativi și mijloacele de transport maritim eficiente din punct de vedere al consumului de energie, inclusiv pe bază de LNG.

În acest sens, sunt de reținut și propunerile Comisiei Europene¹⁷ care vizează îmbunătățirea activităților portuare și a legăturilor porturilor maritime cheie cu hinterlandul prin:

- integrarea porturilor în coridoarele transeuropene;
- finanțarea UE dorită pentru „Facilitatea de conectare a Europei”;
- reducerea incertitudinilor de ordin juridic privind accesul pe piața serviciilor portuare și îmbunătățirea transparenței în ceea ce privește finanțările publice;
- simplificări administrative (Blue Belt etc.);
- modernizarea regulilor privind ajutorul de stat;
- promovarea unui climat social favorabil în porturi și îmbunătățirea stării de sănătate, a siguranței și a gradului de instruire a muncitorilor portuari - dialogul social;
- creșterea calității ecologice a porturilor europene și promovarea inovației.

La cele de mai sus se adaugă și faptul că, prin poziția sa la contactul dintre spațiul euroatlantic și cel eurasiatic, la gurile Dunării și la Marea Neagră, România se află la intersecția unor axe de importanță geopolitică:

- *axa fluvială a Europei pe direcția nord vest – sud est*, reprezentată de Rin, Dunăre (Canalul Rin – Dunăre și Canalul Dunăre - Marea Neagră), una dintre principalele axe geostrategice spre care va gravita Europa;

- *axa nord – sud*, ce asigură conexiunea spațiului scandinav-baltic cu cel limitrof Mării Negre, care la nivelul Poloniei poate fi racordată la Canalul Rin – Main – Dunăre;

- *axa est – vest*, care permite accesul imenselor resurse de hidrocarburi din Bazinul caspic, dar și țărilor din spațiul caucazian prin Portul Constanța către statele UE;

- *axa sud est – nord vest*, care prezintă un interes deosebit pentru Turcia și pentru țările din Orientul Apropiat, pentru accesul către UE prin Portul Constanța și teritoriul României;

- *axa Extremul Orient – Europa de Est*, ce poate transforma “poarta românească” în a patra poartă de intrare a Japoniei în Europa (după Rotterdam, Hamburg și Trieste);

¹⁷ Comunicarea Comisiei: “Porturile. Un motor al creșterii economice”, Bruxelles, 2013.

- *axa Marea Caspică – Marea Neagră – Marea Mediterană*, care, alături de axa est – vest, traversează Caucazul și Turcia, cu terminale în porturile turcești de la Marea Neagră și Marea Mediterană.

Toate aceste axe geostrategice, chiar dacă unele sunt mai puțin evidente în prezent, intersectează zona litoralului românesc, respectiv Marea Neagră și bazinul inferior al Dunării, canalizându-se către statele din centrul și vestul Europei. În acest context, coridorul TEN – T Rin - Dunăre ocupă o poziție de prim ordin.

4.2. Administrarea infrastructurii de transport naval din Portul Constanța

Înființată prin HG nr. 517/1998, CN APM SA funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și desfășoară activități de interes public național conform reglementărilor legale în vigoare și statutului.

De asemenea, CN APM SA are rolul de autoritate portuară pentru porturile maritime românești – Constanța (cu zonele Constanța, Basarabi și Midia), Mangalia și pentru portul turistic Tomis.

În această calitate, scopul CN APM SA este să dezvolte porturile maritime administrate, punând accentul pe eficiență, siguranță și sustenabilitate. Cele trei componente se regăsesc în obiectivele urmărite de CN APM SA, respectiv: utilizarea eficientă a infrastructurii, asigurarea celor mai bune condiții de acces în și din porturi, asigurarea unui climat investițional sănătos, atragerea lanțurilor logistice internaționale etc.

CN APM SA are în subordine patru sucursale, respectiv:

- Sucursala Energetică Port
- Sucursala de Servicii Port
- Sucursala Nave Tehnice Port
- Sucursala Zonelor Libere Constanța Sud și Basarabi

În vederea îndeplinirii funcției de autoritate portuară și în calitate sa de administrație portuară, CN APM SA asigură direct sau indirect (prin intermediul altor companii ce desfășoară activități pe canale sau în porturi) următoarele servicii:

- aplicarea politicilor portuare elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- întocmirea planurilor de dezvoltare a porturilor maritime în concordanță cu politica și programele de dezvoltare elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și a regulamentului portuar;
- implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor porturilor maritime;
- elaborarea sau avizarea studiilor și proiectelor privind dezvoltarea sau modificarea infrastructurilor portuare, precum și a proiectelor de dezvoltare și modernizare a suprastructurilor portuare, propuse de operatorii economici care își desfășoară activitatea în porturi;
- elaborarea programelor anuale de întreținere și reparație, de semnalizare și de dragaj pentru asigurarea adâncimilor minime, cu consultarea operatorilor portuari;
- coordonarea activităților care se desfășoară în porturile maritime;
- acordarea, anularea, retragerea sau suspendarea de avize sau autorizații pentru activitățile de transport naval ori licențe de lucru și permise de acces în zona liberă, după caz, în conformitate cu legislația în vigoare;

- aprobarea desfășurării de activități în porturi, altele decât cele supuse autorizării, eliberând permisele de lucru;
- asigurarea funcționalității, administrarea, întreținerea, repararea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval ce i-a fost concesionată și a patrimoniului propriu, precum și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale acestora și punerea lor la dispoziție utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, în conformitate cu reglementările în vigoare;
- stabilirea ordinii de intrare a navelor în porturile maritime și alocarea danelor;
- urmărirea și luarea măsurilor necesare pentru ca traficul de mărfuri în porturile maritime, precum și modul de depozitare a acestora să nu afecteze siguranța infrastructurii portuare, securitatea în porturi și operarea navelor;
- coordonarea traficului portuar în perioade aglomerate ca urmare a unor comenzi guvernamentale și, în aceste situații, stabilirea cu operatorii portuari a programelor de încărcare/descărcare a mărfurilor în/din nave și a priorităților la intrarea navelor la operare;
- urmărirea traficului de nave și de mărfuri în porturi, centralizarea datelor privind numărul de nave în tranzit și volumul de marfă tranzitat, precum și volumul de marfă operat, portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, numărul de nave operate și a datelor privind normele de operare, precum și publicarea anuală a acestor date;
- asigurarea desfășurării activităților privind:
 - semnalizarea costieră și plutitoare pentru navigație în porturile maritime și pe căile de acces pe mare spre acestea;
 - semnalizarea, menținerea funcționalității și iluminarea drumurilor de circulație, a pasarelelor și a intrărilor în porturi;
 - semnalizarea în mare largă în zona porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Basarabi și Midia), Mangalia și Tomis;
 - preluarea reziduurilor și a apelor uzate, a gunoiului și a resturilor menajere de la nave;
- asigurarea asistenței pentru prevenirea poluării la operarea navelor cu produse petroliere;
- urmărirea sau asigurarea, după caz, a furnizării permanente a serviciilor de siguranță, în conformitate cu legislația în vigoare;
- dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor minime de navigație în porturi și pe șenalele de acces;
- asigurarea de servicii pentru nave de agrement și turism nautic și de servicii pentru pasageri și turiști;
- ținerea evidenței muncitorilor portuari care efectuează muncă specifică în porturi și eliberarea carnetelor de lucru în port, în conformitate cu legislația în vigoare;
- prestarea de servicii cu navele proprii;
- prestarea de servicii, operațiuni și lucrări în scopul îndeplinirii unor obligații ce revin statului român din acorduri și convenții internaționale la care România este parte, prin delegare de competență;
- reprezentarea Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în relațiile cu concesionarii infrastructurii de transport naval sau a serviciilor de siguranță, în limitele mandatului acordat de către minister în acest sens, în condițiile legii;
- orice alte activități necesare realizării scopului pentru care a fost înființată.

4.3. Aspecte privind infrastructura existentă în Portul Constanța

Portul Constanța este conectat la sistemul național de transport rutier. Atât Portul Constanța Nord, cât și Constanța Sud au acces direct la șoseaua națională DN 60, care leagă orașul Constanța de București și, de aici, cu acces la rețeaua europeană de autostrăzi. Autostrada București – Constanța face parte din magistrala trans-europeană TEN -T.

În interiorul portului se află o rețea vastă de șosele și drumuri (aproximativ 100 km) care se întinde de-a lungul unui număr mare de dane, permițând transbordul direct al mărfurilor.

Portul Constanța este conectat la rețeaua națională de **căi ferate** și, prin aceasta, la rețeaua europeană. Rețeaua de cale ferată din interiorul portului are o lungime de 326 km și este formată din triaje și linii de cale ferată care se întind pe cheiuri, permițând transbordul direct din nave în vagoane și invers, precum și în spatele cheurilor, permițând transferarea mărfurilor din vagoane în depozite sau pe platforme și invers.

Dreptul de proprietate a căilor ferate situate pe teritoriul portuar aparține:

- Statului român, care are în proprietate 246 km de cale ferată structurată în 5 stații;
- CFR SA, care are în proprietate 10 km de cale ferată;
- CN APM SA Constanța, care deține în proprietate un dispozitiv feroviar de linii industriale racordate la stațiile CFR SA, cu o lungime de 59 km;
- Alți operatori portuari (Șantierul Naval Constanța SA, Chimpex SA, North Star Shipping SRL, Frial SA, CRH Ciment SA, Oil Terminal SA, European Metal Services SA, TTS Operator SRL, Prod Transport Cereals SRL, A.P.M. Terminals Romania SRL, Alfa Terminal Constanța SRL) dețin în proprietate 11 km de linii ferate industriale.

Din punct de vedere al administrării căii ferate, **CFR SA administrează 256 km** (proprietate publică a statului 246 km și proprietate privată 10 km), CN APM SA Constanța administrează 59 km (proprietate privată) din căile ferate, iar operatorii portuari ce au în proprietate linii ferate industriale administrează restul lungimii căii ferate.

Totodată CN APM SA Constanța are încheiate contracte de închiriere pentru unele dispozitive de linie ferată industrială (LFI) cu următorii operatori economici:

- Schenker Logistics Romania-Linii CF Mol 1S, Cale ferată centru mol, Cale ferată est, Grup manevră linii CF din triaj (5-8) și linii de legătură;
- Silotrans-Linii CF Mol 1S, Grup manevră linii CF din triaj (1-4) și linii de legătură;
- Constanța South Container Terminal- Dispozitiv LFI Mol II Sud compus din 4 linii.

Sistemul de transport prin conducte în Portul Constanța este folosit, în principal, de industria petrolieră și cea alimentară. Terminalul petrolier din port este conectat la rafinăriile de la Borzești, Ploiești, Pitești și Midia, prin conductele pentru petrol brut (cu diametre cuprinse între 14" și 28") și conductele de dimensiuni mai mici prin care se transportă produsele petrochimice și petroliere. De altfel, măsura în care vor exista creșteri semnificative ale cantităților de produse petrochimice și petroliere, actualul sistemul de transport prin conducte poate asigura transportul acestora.

Pentru a-și executa funcția de distribuție (mărfuri și pasageri), Portul Constanța posedă elementele de infrastructură corespunzătoare unui port modern. Terminalele specializate pe categorii de marfă oferă facilitățile necesare, respectiv: echipamente portuare, dispozitive specifice, forța de muncă specializată, spații de depozitare închise și deschise și alte facilități care conduc la realizarea unui nivel înalt al capacității de operare, al productivității și calității prestației portuare.

Astfel, în Portul Constanța există următoarele tipuri de terminale de mărfuri:

- terminale pentru operarea mărfurilor vrac solide: terminal de minereu, cărbune și cocs, terminal de produse chimice, terminal de ciment, terminal de cereale;
- terminale pentru operarea mărfurilor vrac lichid;
- terminal petrolier;
- terminale pentru containere;
- terminal RO-RO.

În afara terminalelor pentru mărfuri, în Portul Constanța Nord există și un terminal de pasageri.

De asemenea, trebuie precizat faptul că în Portul Constanța, digurile de adăpost au o lungime de peste 12 km, respectiv 6,97 km - digul de nord și 5,56 km digul de sud.

4.4. Analiza structurii de transport de mărfuri în Portul Constanța

Referitor la structura de transport, trebuie menționat faptul că activitatea comercială în Portul Constanța în perioada 2019-2021 s-a desfășurat în condiții speciale impuse de contextul pandemic. Astfel, conform informațiilor disponibile, în anul 2020, traficul total de mărfuri s-a diminuat cu 9,35%, urmare a evoluțiilor oscilante pe principalele grupe de mărfuri. Astfel, dacă în cazul a șapte grupe de mărfuri se înregistrează o creștere a traficului cu procente care variază între 2,65% (cereale) și 93,13% (ciment, var, materiale de construcții), la celelalte grupe de mărfuri este vizibilă o tendință de reducere a traficului cu procente care oscilează între -41,07% (minereuri neferoase) și -3,23% (articole diverse).

Față de anul anterior, în anul 2021, an marcat în întregime de contextul pandemic, traficul total de mărfuri a înregistrat o creștere importantă cu 11,77%, urmare a majorării semnificative a traficului aferent grupelor de mărfuri din categoria mineralelor brute și a lemnului. În aceeași direcție se situează și traficul de minerale neferoase, produse metalice, combustibili minerali solizi și minereu de fier, dar și produse din domeniul agricol, cum este cazul cerealelor și semințelor uleioase (**Tabelul nr. 1**).

Tabelul nr. 1: Evoluția traficului de mărfuri în Portul Constanța în perioada 2019-2020 (mii tone)

GRUPE DE MARFĂ	2019	2020	2021	Modificare procentuală 2020 versus 2019 (%)	Modificare procentuală 2021 versus 2020 (%)
Cereale	21.329	21.894	25.174	2,65	14,98
Petrol brut	8.027	6.638	6.715	-17,30	1,16
Articole diverse	6.561	6.349	6.197	-3,23	-2,39
Produse petroliere	6.296	5.042	5.438	-19,92	7,85
Îngrășăminte	4.023	4.420	4.103	9,87	-7,17
Minereuri de fier	5.190	3.872	4.766	-25,39	23,09
Combustibili minerali solizi	3.835	2.851	3.438	-25,66	20,59
Minereuri neferoase	3.862	2.276	3.150	-41,07	38,40
Produse metalice	2.529	1.954	2.502	-22,74	28,05
Semințe uleioase	2.141	1.826	2.204	-14,71	20,70
Produse chimice altele	538	713	642	32,53	-9,96

Ciment, var materiale construcții	364	703	814	93,13	15,79
Minerale brute sau prelucrate	616	590	892	-4,22	51,19
Echipamente, mașini	376	442	433	17,55	-2,04
Produse alimentare și nutrețuri	350	286	321	-18,29	12,24
Lemn	290	227	411	-21,72	81,06
Produse chimice derivate din carbuni	103	110	90	6,80	-18,18
Alte grupe de marfă	172	183	184	5,78	0,55
Total marfă operată	66.602	60.376	67.483	-9,35	11,77

Sursa: Informații furnizate de CNAPM SA Constanța, prin Normele de fundamentare a tarifelor, 2021.

În perioada 2019-2021, din cele 18 grupe de mărfuri, cerealele ocupă prima poziție cu o pondere în creștere în totalul mărfurilor, respectiv de la 32% în anul 2019 la 37,3% în anul 2021.

În această perioadă este de remarcat faptul că se menține aceeași structură a traficului de mărfuri, primele 10 poziții fiind ocupate de: petrolul brut, articole diverse, produse petroliere, îngrășăminte, minereuri de fier, minereuri neferoase, combustibili minerali solizi, produse metalice și semințe uleioase.

Cu excepția anului 2019, când primele cinci poziții erau deținute de cereale, petrol brut, articole diverse, produse petroliere și îngrășăminte, în anii următori, în locul îngrășămintelor, pe locul cinci se situează minereurile de fier. Astfel, ca pondere în total grupe de mărfuri, primele 5 grupe au înregistrat o creștere în total cu 0,4 puncte procentuale, în timp ce primele 10 grupe de mărfuri, anterior detaliate, reprezintă la nivelul anului 2021, 94,4% din total, în ușoară scădere față de perioada anterioară (**Tabelul nr. 2**).

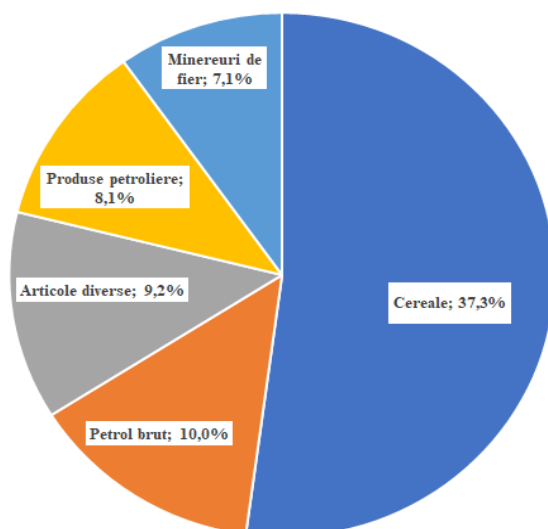
Tabelul nr. 2. Structura traficului de mărfuri pe primele 5 respectiv 10 grupe de mărfuri în perioada 2019-2021 (% în total)

	2019	2020	2021
Primele cinci grupe de mărfuri	71,2	73,4	71,6
Primele zece grupe de mărfuri	95,8	94,6	94,4

Sursa: Calculații proprii, pe baza datelor furnizate de CN APM SA

Concret, în anul 2021, structura traficului de mărfuri este dominată de cinci mari grupe de mărfuri, din care de departe prima poziție este ocupată de cereale (**Graficul nr. 1**).

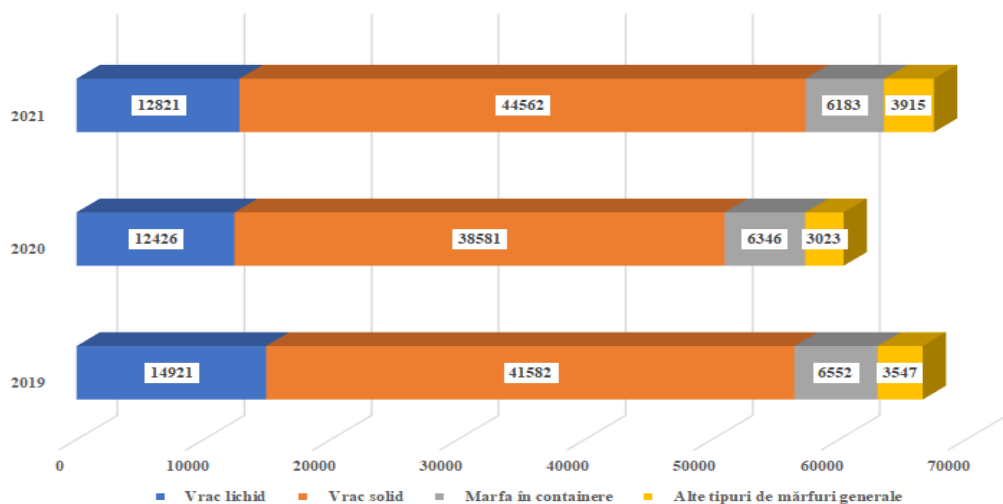
Graficul nr. 1: Structura traficului de mărfuri pe primele cinci grupe de mărfuri în anul 2021 (% în total)



Sursa: Calculații proprii pe baza informațiilor furnizate de CNAPM SA.

În funcție de forma de agregare a transportului total de mărfuri, perioada 2019-2021 se caracterizează printr-un trend de creștere cu 11,77% per total, cu o plajă de oscilație cuprinsă între 10,37% (alte tipuri de mărfuri generale) și 7,17% (vrac solid) (**Graficul nr.2**).

Graficul nr. 2: Evoluția traficului de mărfuri în Portul Constanța pe forme de agregare, în perioada 2019-2021 (mii tone)

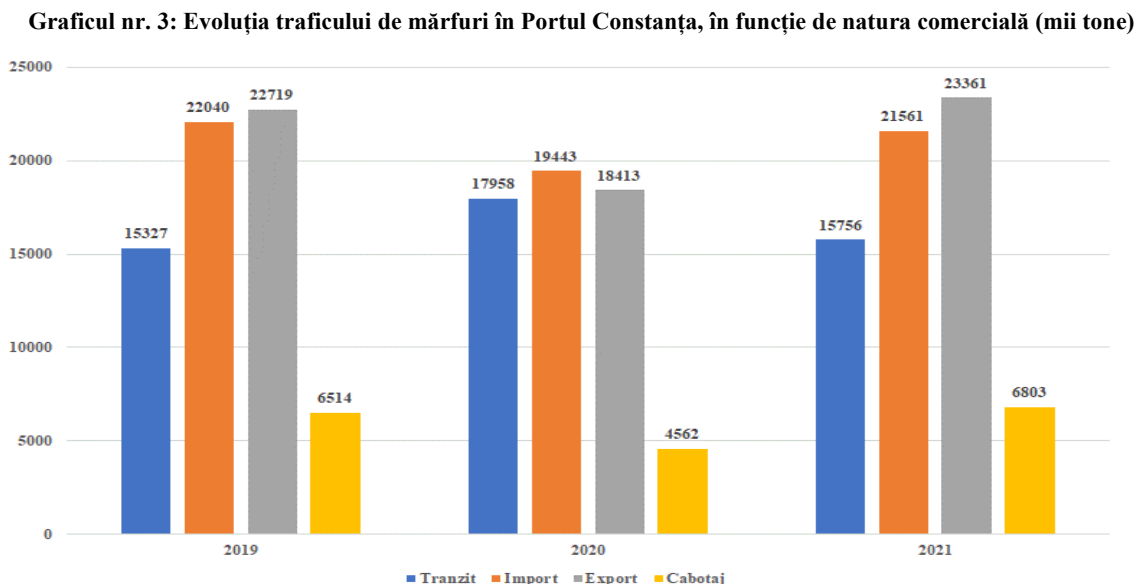


Sursa:

Calculații proprii pe baza informațiilor furnizate de CNAPM SA.

Raportat la ponderea totală, vracul solid are în anul 2021 o pondere de 66%, în creștere cu 2,1 puncte procentuale față de anul 2020 și cu 3,6 puncte procentuale față de 2019. Pe locul doi se situează vracul lichid, a cărui pondere în total se diminuează de la 22,4% (2019) la 20,6% (2020) la 18,9% (2021). Practic, **cele două tipuri de agregare a mărfurilor dețin peste trei sferturi din total.**

În funcție de natura comercială a traficului de mărfuri este de remarcat faptul că în anul 2021, traficul de mărfuri s-a majorat cu 1,3% față de anul 2019 și cu 11,8% față de anul 2020. De altfel, este de remarcat faptul că în anul 2020, traficul de mărfuri s-a diminuat cu 9,3% față de anul anterior, cele mai importante scăderi fiind înregistrate la cabotaj, dar și la export, import și tranzit (**Graficul nr.3**).



Sursa: Calculații proprii pe baza informațiilor furnizate de CN APM SA.

Ca pondere în total trafic, exportul deține 3,6% din total, în ușoară creștere față de perioada anterioară, urmat la mică distanță de import, cu procente care variază între 32% (2021) și 33,1% (2019) (**Tabelul nr. 3**).

Tabelul nr. 3. Structura traficului de mărfuri în funcție de natura comercială, în perioada 2019-2021 (%)

	2019	2020	2021
Tranzit	23,0	29,7	23,3
Import	33,1	32,2	32,0
Export	34,1	30,5	34,6
Cabotaj	9,8	7,6	10,1

Sursa: Calculații proprii pe baza informațiilor furnizate de CN APM SA.

Un alt indicator important ce caracterizează traficul de mărfuri este și cel referitor la numărul de nave operate. Din acest punct de vedere, este de menționat faptul că în anul 2021, numărul total al navelor maritime cu escală în port, indiferent de scopul acestora, s-a diminuat cu 7,18%, respectiv de la 4178 nave (2019) la 3878 nave (2021).

La nivelul anului 2021, numărul navelor maritime operate reprezenta 91,95% din totalul navelor, în creștere cu 0,09% față de anul 2020 și cu 1,58%. La polul opus se situează navele maritime cu escală dar fără scop comercial, al căror număr s-a diminuat în anul 2021 cu 7,42% față de anul 2020 și cu 22,39% față de anul 2019 (**Tabelul nr. 4**).

Tabelul nr.4: Evoluția numărului de nave maritime cu escală din Portul Constanța, în perioada 2019-2021 (nr. nave)

Indicatori	2019	2020	2021	Diferențe 2021/2019	
				%	+/-
Total nave maritime cu escală în port indiferent de scopul acesteia	4.178	4.031	3.878	-7,18	-300
Nave maritime operate	3.776	3.694	3.566	-5,56	-210
Nave maritime cu escală fără scop comercial	402	337	312	-22,39	-90

Sursa: Informații furnizate de CN APM SA.

În ceea ce privește tonajul brut al navelor operate în Portul Constanța este de reținut faptul că 48,48% din navele operate au tonaj mic, respectiv până în 5000 UTB, în scădere cu 10,05% față de anul 2019, fapt ce denotă o reorientare a traficului de mărfuri către nave ce au o încărcătură mai mare, respectiv nave de până la 40.000 UTB (creștere de 6,05% față de 2019). (**Tabelul nr. 5**).

Tabelul nr.5: Evoluția tonajului brut al navelor operate în Portul Constanța, în perioada 2019-2021 (UTB)

Tonaj brut al navelor (UTB)	2019	2020	2021	Diferențe 2021/2019	
				%	+/-
0 - 5.000	2.090	2.141	1.880	-10,05%	-210
5.001 - 10.000	714	645	541	-24,23%	-173
10.001 - 20.000	506	415	434	-14,23%	-72
20.001 - 40.000	678	765	719	6,05%	41
40.001 - 100.000	342	249	304	-11,11%	-38
Total număr nave cu escală în port	4.330	4.215	3.878	-10,44%	-452

Sursa: Informații furnizate de CN APM SA.

Pe tipuri de nave ce au avut escală în Portul Constanța este de remarcat o vizibilă tendință de reducere, cu excepția navelor de tip animalier și vrachier care au înregistrat în anul 2021 o creștere de 12,14%, respectiv 3,70% față de anul 2019 (**Tabelul nr. 6**).

Tabelul nr.6: Evoluția numărului de nave pe principalele tipuri de nave, în perioada 2019-2021

TIP DE NAVĂ	2019	2020	2021	Diferențe 2021/2019	
				%	+/-
CARGOU	1.808	1.927	1.751	-3,15%	-57
TANC	688	581	587	-14,68%	-101
VRACHIER	622	558	645	3,70%	23
PORTCONTAINER	510	475	494	-3,14%	-16
ANIMALIER	206	199	231	12,14%	25
RO - RO	98	90	81	-3,15%	-57
LPG	64	55	50	-14,68%	-101
Alte tipuri de nave	182	146	143	3,70%	23
Total	4.178	4.031	3.982	-3,14%	-16

Sursa: Informații furnizate de CNAPM SA..

Cu toate că numărul de cargouri operate reprezintă 47,22% din totalul navelor, CN APM SA ar trebui să acorde o atenție deosebită și atragerii altor tipuri de nave cum ar fi tancurile, portcontainerele, nave care transportă LPG etc, care, la nivelul anului 2021, înregistrează reduceri importante ale numărului de nave, cu procente care variază între -14,68% (LPG) și -3,14% (portcontainer). Pe de altă parte, nu trebuie omis din vedere faptul că majorarea numărului de nave depinde de natura mărfurilor transportate și de beneficiarii finali ai acestora.

Vorbind despre structura traficului navelor fluviale în funcție de pavilion, perioada 2019-2021 se caracterizează printr-o creștere cu 30,51% a numărului navelor fluviale străine, în timp ce navele fluviale românești operate au înregistrat o creștere de 14,22%.

În anul 2021, ponderea navelor fluviale românești reprezintă 63,5% din numărul total de nave fluviale operate, în creștere cu 4,8% față de anul 2020, dar în scădere cu 3,0% față de ponderea deținută în anul 2019 (**Tabelul nr. 7**).

Tabelul nr. 7.: Evoluția numărului de nave fluviale operate, în funcție de pavilion în perioada 2019-2020 (nr. nave)

Indicatori	2019	2020	2021	2021/2019	
				%	+/-
Număr de nave fluviale românești operate	5900	5242	6739	14,2	839
Număr de nave fluviale străine operate	2973	3698	3880	30,5	907
Număr de nave fluviale (barje) operate	8873	8940	10619	19,7	1746

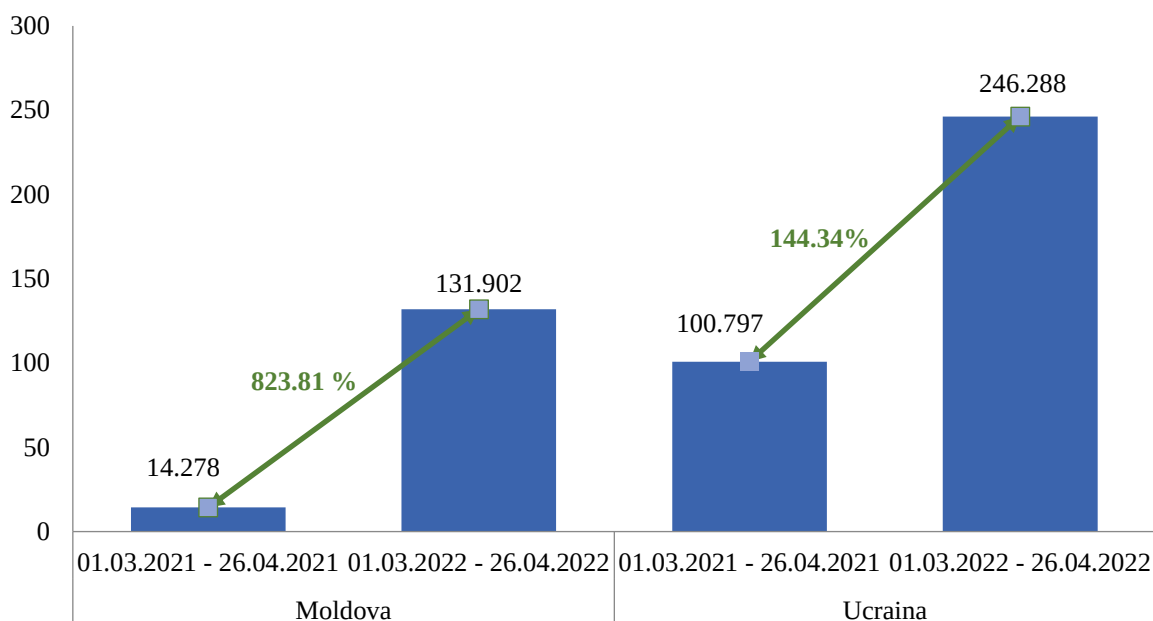
Sursa: Informații furnizate de CN APM SA.

4.5. Analiza structurii de transport mărfuri în Portul Constanța în contextul conflictului din Ucraina și a pandemiei de COVID-19

Odată cu debutul actualei situații internaționale, dar și a pandemiei de COVID-19, portul Constanța a devenit principalul port cu deschidere la Marea Neagră dat fiind faptul că unul dintre competitorii direcți ai acestuia, respectiv portul Odessa se află în imposibilitatea de a funcționa la parametrii normali, astfel că o parte din mărfurile descărcate anterior în portul Odessa ajung în portul Constanța.

Sub aspectul mărfurilor ce au proveniență sau destinație Republica Moldova sau Ucraina este de observat o creștere a volumului de mărfuri de 823,81% în cazul mărfurilor ce au proveniență sau destinație Republica Moldova și de 144,34% în cazul celor de proveniență sau destinație Ucraina (**Graficul nr. 4**).

Grafic nr. 4. Evoluția traficului de mărfuri ce au proveniență sau destinație Republica Moldova sau Ucraina (mii tone)



Sursa: Informații furnizate de CN APM SA.

Având în vedere faptul că atât pandemia de COVID-19, cât și actualul context internațional au un impact semnificativ asupra volumului de trafic prin portul Constanța, din analiza informațiilor furnizate de administrația portuară cu privire la situația aferentă trimestrului I din perioada 2019-2022 au rezultat următoarele:

- în primul trimestru al anului 2022, traficul de mărfuri a înregistrat o creștere de 11,52%, cea mai mare creștere fiind înregistrată la categoria echipamente, mașini (92,29%) și la categoria lemn (99,24%). La polul opus se află produsele metalice, care, în primul trimestru al anului 2022 au înregistrat o diminuare cu 99,84% comparativ cu primul trimestru al anului 2021;
- în primul trimestru al perioadei 2019-2022, este de remarcă și creșterea traficului de minerale brute prelucrate și a petrolului brut, cu procente care oscilează, în medie, între 7,8% (petrol brut) și 22,16% (minerale brute prelucrate). Dacă în cazul petrolului brut creșterea medie este influențată, în principal, de majorarea traficului din anul 2020 comparativ cu 2019 cu 18,4%, în situația mineralelor brute prelucrate, în primul trimestru al anului 2022, traficul s-a majorat față de trimestrul I al anului anterior cu 37,43%;
- în aceeași perioadă de referință, este de observat o tendință de depreciere constantă la mărfurile ce fac parte din categoria produselor chimice derivate din cărbuni (depreciere medie pe ultimii 3 ani de 4,99%) (**Tabelul nr. 8**).

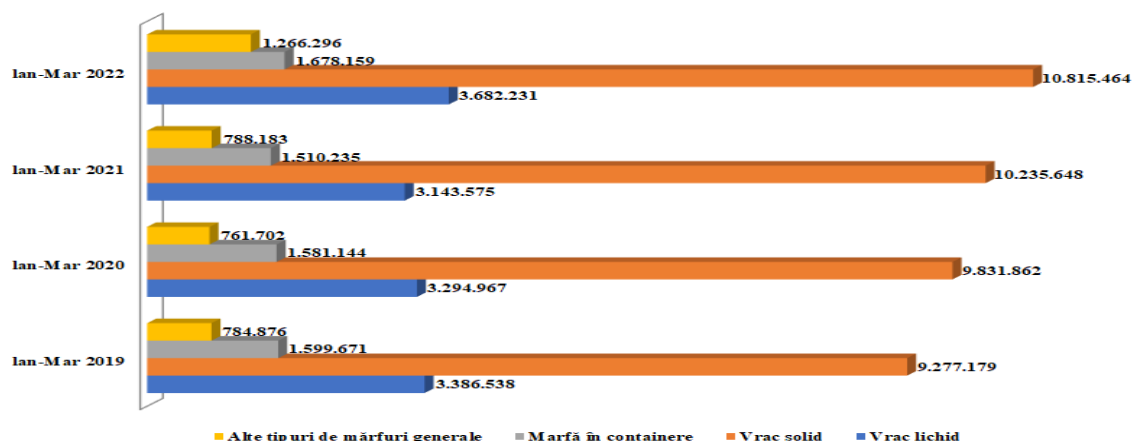
Tabelul nr.8: Evoluția traficului de mărfuri în Portul Constanța în perioada Ianuarie-Martie 2019-2022 (mii tone)

	Ian-Mar 2019	Ian-Mar 2020	Ian-Mar 2021	Ian-Mar 2022	Diferențe 2020/2019	Diferențe 2021/2020	Diferențe 2022/2021
Cereale	4.017.911	5.700.721	5.528.379	5.847.371	41,88%	-3,02%	5,77%
Petrol brut	1.536.133	1.818.855	1.902.850	1.909.836	18,40%	4,62%	0,37%
Articole diverse	1.603.592	1.580.664	1.519.077	1.685.185	-1,43%	-3,90%	10,93%
Produse petroliere	1.716.703	1.296.412	1.038.303	1.582.879	-24,48%	-19,91%	52,45%
Îngrășăminte	1.059.926	1.296.152	1.179.826	1.463.694	22,29%	-8,97%	24,06%
Minereuri de fier	1.467.143	917.795	1.245.788	1.049.475	-37,44%	35,74%	-15,76%
Combustibili minerali solizi	910.042	775.582	938.195	1.119.042	-14,78%	20,97%	19,28%
Minereuri neferoase	1.069.822	352.160	743.626	517.940	-67,08%	111,16%	-30,35%
Produse metalice	552.138	520.689	509.303	794.000	-5,70%	-2,19%	55,90%
Semințe uleioase	475.040	435.698	243.064	441.842	-8,28%	-44,21%	81,78%
Produse chimice altele	108.988	175.590	217.689	193.479	61,11%	23,98%	-11,12%
Ciment, var, materiale construcții	64.516	133.937	81.775	143.698	107,60%	-38,95%	75,72%
Minerale brute sau prelucrate	126.418	144.070	165.823	227.892	13,96%	15,10%	37,43%
Echipamente, mașini	81.179	92.375	95.602	183.830	13,79%	3,49%	92,29%
Produse alimentare si nutrețuri	127.566	89.133	117.918	97.060	-30,13%	32,29%	-17,69%
Lemn	62.057	68.055	62.842	125.209	9,67%	-7,66%	99,24%
Produse chimice derivate din cărbuni	33.777	33.222	33.184	28.801	-1,64%	-0,11%	-13,21%
Alte grupe de marfă	35.313	37.065	54.397	30.917	4,96%	46,76%	-43,16%
Total marfă operată	15.048.264	15.468.175	15.677.641	17.442.150	2,79%	1,35%	11,25%

Sursa: Informații furnizate de CN APM SA..

- în funcție de forma de agregare a transportului total de mărfuri, perioada Ianuarie-Martie 2019-2022 se caracterizează printr-un trend mediu de creștere de 20,39% în medie, cu o plajă de oscilație medie cuprinsă între 1,83% (marfă în containere) și 20,39% (alte tipuri de mărfuri generale) (**Graficul nr.5**).

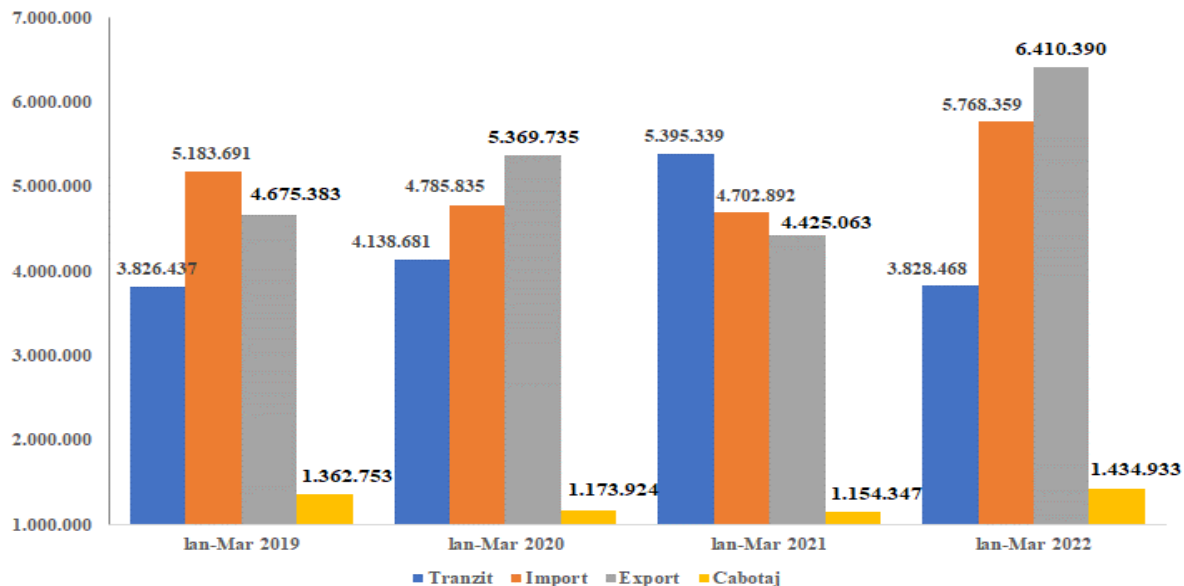
Graficul nr. 5: Evoluția traficului de mărfuri în Portul Constanța pe forme de agregare, în primul trimestru al perioadei 2019-2022 (mii tone)



Sursa: Informații furnizate de CN APM SA..

- în funcție de natura comercială a traficului de mărfuri, este de remarcat faptul că se înregistrează o scădere accentuată în cazul tranzitului (29,04%) la nivelul anului 2022, anihilând practic creșterile susținute din primul trimestru al anilor 2020 și 2021. De menționat însă, este că această scădere este compensată de o creștere susținută în cazul exportului (în medie de 14,04%). (**Graficul nr.6**).

Graficul nr. 6: Evoluția traficului de mărfuri în Portul Constanța, în funcție de natura comercială (mii tone)



Sursa: Informații furnizate de CNAPM SA Constanța, prin adresa nr. RG 6091/28.04.2021.

- în ceea ce privește tonajul brut al navelor operate în Portul Constanța este de remarcat tendința de creștere a numărului de nave, în funcție de tonaj, cu procente care variază între 0,43% (nave cu tonaj între 0-5,000 UTB) și 64,75%, în cazul navelor de dimensiuni medii (până în 10.000 UTB);

De asemenea, este de reținut și tendința de creștere susținută a numărului de nave operate ce au un tonaj cuprins între 40.001-100.000 UTB, care a fost reluată în primul trimestru al anului 2022 față de primul trimestru al anului 2021, apropiindu-se de dinamica anului 2020 față de 2019 (**Tabelul nr. 9**).

Tabelul nr.9: Evoluția tonajului brut al navelor operate în Portul Constanța, în perioada Ianuarie-Martie 2021-2022 (UTB)

Tonaj brut al navelor (UTB)	Ian-Mar 2019	Ian-Mar 2020	Ian-Mar 2021	Ian-Mar 2022	Diferențe 2020/2019	Diferențe 2021/2020	Diferențe 2022/2021
0-5.000	361	479	470	472	32,69%	-1,88%	0,43%
5.001-10.000	98	144	122	201	46,94%	-15,28%	64,75%
10.001-20.000	124	105	105	116	-15,32%	0,00%	10,48%
20.001-40.000	103	177	174	188	71,84%	-1,69%	8,05%
40.001-100.000	55	65	60	68	18,18%	-7,69%	13,33%
Total număr nave cu escală în port	741	970	931	1.045	30,90%	-4,02%	12,24%

Sursa: Informații furnizate de CN APM SA.

5. PREZENTAREA SITUAȚIEI ACTUALE A INFRASTRUCTURII DE SERVICII LEGATE DE ACTIVITĂȚI FERROVIARE DIN CADRUL PORTULUI CONSTANȚA

Infrastructura feroviară publică de pe teritoriul României aparține statului Român și este atribuită în concesiune CFR SA, în calitate de administrator de infrastructură. Elementele concrete ale infrastructurii feroviare publice sunt definite în Anexa nr. 1 din *Legea nr. 202/2016* și în Anexa nr. 2 la *HG nr. 581/1998*, iar *categoriile de infrastructuri de servicii* sunt prevăzute în Anexa nr.2 pct. 2 la *Legea nr. 202/2016*.

Accesul la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii operate, inclusiv la cea din Portul Constanța, este acordat de CFR SA, în condiții nediscriminatorii, echitabile, tuturor operatorilor de transport feroviar/solicitanților care îndeplinesc condițiile prevăzute de lege.

Portul Constanța beneficiază de o poziționare geografică avantajoasă, având un rol major în cadrul rețelei europene de transport intermodal și reprezintă punctul final al coridorului Rin-Dunăre al rețelei centrale TEN-T.

Lungimea liniilor de cale ferată din port ajunge la 326 km. Din totalul liniilor de cale ferată situate în Portul Constanța, aproximativ 79% aparțin CFR SA¹⁸, restul fiind în proprietatea CN APM și a altor entități private.

Portul Constanța acomodează cel mai mare terminal de containere, cota modală a transportului feroviar de containere¹⁹ care ies din port ajungând la circa 41%.

Complexul portuar Constanța este constituit din două mari incinte, cea de nord, denumită și Portul Constanța Nord, care include portul vechi și portul nou, și cea de sud, denumită Constanța Sud

¹⁸ Anexa 16 la *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 - Modernizarea conexiunii feroviare cu Portul Constanța*.

¹⁹ Anexa 16 la *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 - Modernizarea conexiunii feroviare cu Portul Constanța*.

Agigea, care include zona de nord față de Canalul Dunăre-Marea Neagră și zona de sud, lângă localitatea Agigea.

Din punct de vedere feroviar, Portul Constanța este deservit de stațiile de cale ferată Constanța Port Zona A, Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol V, Agigea Nord, Agigea Ecluză (inclusiv grupa de linii Agigea Sud) și Constanța Port Terminal Ferryboat, care sunt în administrarea CFR SA, prin Sucursala Regională de Cale Ferată (SRCF) Constanța (detalii în Anexa nr.1).

- ✧ **Stația Constanța Port Zona A**, amplasată în zona Poarta 2, **deservește dispozitivele de linii din dana 0 până la dana 31;**
- ✧ **Stația Constanța Port Zona B**, situată în zona Poarta 5, **deservește dispozitivele de linii ale danelor 35-38;**
- ✧ **Stația Constanța Port Mol V**, amplasată în zona Poarta 6, **deservește dispozitivele de linii ale danelor 49-68;**
- ✧ **Stația Agigea Nord**, din zona Poarta 8, **deservește dispozitivele de linii din zona fluvio-maritimă și Portul de Lucru;**
- ✧ **Stația Constanța Port Terminal Ferryboat**, situată la Poarta 10, **deservește dispozitivele de linii ale danelor 108-131**²⁰.

Fiecare stație de cale ferată din Portul Constanța are în componență:

- linie feroviară directă de acces în stație;
- grupe de linii de primiri-expedieri trenuri;
- triaje de cale ferată formate din 8-30 de linii pentru manevră și acumulare vagoane;
- grupe de linii de acces la dane;
- grupe de linii amplasate pe danele portului;
- instalații de centralizare electrodinamică;
- instalații de semnalizare și electrificare.

În ceea ce privește infrastructurile de servicii deținute în Portul Constanța de CFR SA, de precizat este că acestea sunt operate în exclusivitate de CFR SA. Pe de altă parte, zona Midia este deservită de stația de cale ferată Capu Midia, care face parte din infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată²¹ de Grup Feroviar Român S.A. de la CFR SA. Din această stație de cale ferată se racordează liniile ferate industriale (LFI) care deservește zona industrială.

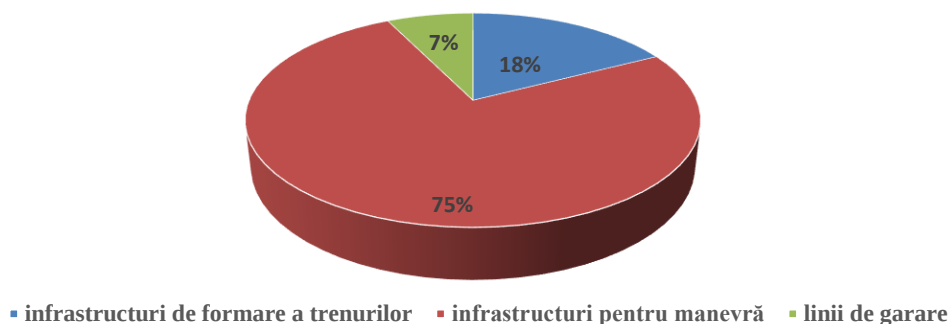
Din totalul infrastructurilor de servicii existente în Portul Constanța, **CFR SA operează circa 300 de infrastructuri de servicii** : 50 de infrastructuri de formare a trenurilor, 216 infrastructuri pentru manevră și 21 linii de garare. Din totalul acestor infrastructuri de servicii majoritatea sunt utilizate pentru manevra feroviară (**Grafic nr. 7**)²².

²⁰ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021.

²¹ În baza contractului de închiriere nr. 127 din 2011.

²² Adresa CFR SA nr. 4/1/z-477/25.06.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 7460/25.06.2021.

Graficul nr. 7: Numărul și tipul infrastructurilor de servicii administrate de CFR SA în Portul Constanța



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor furnizate de CFR SA.

De asemenea, C.N APM S.A Constanța are în administrare linii ferate industriale, racordate la cele cinci stații de cale ferată administrate de CFR SA și deservite de personal aparținând CFR SA²³ (detalii în **Anexa nr. 2**).

În vederea operării acestor linii de cale ferată, între CFR SA – SRCF Constanța și CN APM Constanța S.A., în calitate de deținător de linii ferate industriale, au fost încheiate contracte de exploatare²⁴.

Având în vedere impactul generat de pandemia de COVID-19 și de actualul context internațional asupra traficului feroviar din portul Constanța, din analiza informațiilor furnizate de administratorul infrastructurii feroviare, CFR SA cu privire la situația aferentă trimestrului I din perioada 2019-2022, au rezultat următoarele aspecte:

- numărul trenurilor care au accesat portul Constanța în primul trimestru al anului 2020, a crescut cu circa 4,8%, față de perioada similară a anului precedent, dar a înregistrat apoi o scădere cu circa 3%, comparativ cu aceeași perioadă din 2020. Ulterior, în trimestrul I al anului 2022, se remarcă o creștere a traficului feroviar al trenurilor cu circa 9,5% față de primul trimestru din 2021;
- cele mai multe trenuri sosesc în Portul Constanța prin stațiile Constanța Port Zona B și Constanța Port Terminal Ferry Boat;
- Stația Agigea Nord Oil Terminal, amplasată pe linie ferată industrială, are o activitate de circulație ridicată, în ceea ce privește primirile și expedierile de trenuri, iar Stația Constanța Port Zona C funcționează din anul 2021. (**Tabelul nr. 10**).

Tabelul nr. 10. Numărul de trenuri care au accesat Portul Constanța, pe stații, în perioada ianuarie-martie 2019-2021

Stația	Număr trenuri			
	Ianuarie-Martie 2019	Ianuarie-Martie 2020	Ianuarie-Martie 2021	Ianuarie-Martie 2022
Constanța Port Zona B	1458	1423	1189	1369
Constanța Port Mol V	298	271	338	224
Agigea Nord Oil Terminal	309	367	321	504
Constanța Port Zona C	0	0	364	718

²³ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021.

²⁴ Adresa CFR SA nr. 4/1/z-477/25.06.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 7460/25.06.2021.

Constanța Port Terminal FerryBoat	1075	1174	1030	999
Agigea Nord	285	487	354	90
Agigea Ecluză	171	54	80	160
Total	3596	3776	3676	4064

Sursa: Informații furnizate de CFR SA

Trebuie subliniat faptul că, elementele transportului intermodal reprezintă o importanță majoră în activitatea Portului Constanța, facilitând activitatea de tranzit a mărfurilor în cadrul lanțului logistic de transport de la furnizori la beneficiari.

Pentru dezvoltarea și atragerea de trafic intermodal, administratorul infrastructurii feroviare aplică, în baza prevederilor Legii nr.202/2016 și a celor din *Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025*²⁵, o valoare a TUI redusă cu 33% pentru trenurile complete în trafic intermodal. Această reducere este oferită OTF de CFR SA, pe baza unor convenții încheiate între părți și valabile pe durata derulării anuale a contractului de acces la infrastructura feroviară.

Principalii OTF care au încheiat cu CFR SA, pentru anul 2022, Convenții de aplicare a reducerii TUI pentru trenurile complete în trafic intermodal (UTI), pe rute care fac legătura cu Portul Constanța sunt: Unicom Tranzit SA, Deutsche Bahn Cargo România SRL, Constantin Grup SRL, Rail Cargo Carrier România SRL, GP Rail Cargo SA, Vest Trans Rail SA etc²⁶. Este vorba despre trenurile complete compuse numai din vagoane încărcate cu UTI (transcontainere, cutii mobile, semiremorci și autocamioane (RO-LA)) sau vagoane goale pentru UTI.

Potrivit informațiilor disponibile, traficul feroviar intermodal de mărfuri din Portul Constanța, prin unități de transport intermodal - UTI a înregistrat per total o scădere în perioada 2019 - 2020, diminuându-se cu 0,54 puncte procentuale în 2020, față de anul precedent și cu 1,52 puncte procentuale în anul 2021, comparativ cu anul 2020 (**Tabelul nr. 11**).

**Tabelul nr. 11. Pondere UTI din volumul total tren km
(locomotive izolate și trenuri de marfă), în perioada 2019-2021²⁷**

An	Volum total tren-km	Volum tren-km din UTI	Volum tren-km în Port Constanța	Volum tren-km din UTI în Port Constanța	% UTI din total	% Port Constanța din total	% UTI din Port Constanța
2019	22.482.044,5	1.118.354,9	6.450.426,7	966.829,8	4,97%	28,69%	14,99%
2020	21.005.516,4	956.027,2	5.814.062,7	840.338,9	4,55%	27,68%	14,45%
2021	22.609.098,6	1.464.134,6	5.962.504,0	771.016,4	6,48%	26,37%	12,93%

Sursa: Informații furnizate de CFR SA

²⁵ Aprobare prin HG nr. 920/2021.

²⁶ Adresa CFR SA nr. 4/1/z-477/25.06.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 6058/28.04.2022.

²⁷ S-a ținut cont atât de trenurile intrate, cât și de trenurile ieșite din complexul Port Constanța, precum și de volumul de tren km efectuat cu locomotivele izolate.

Totodată, în contextul pandemiei, se observă o scădere cu 6,57% a traficului feroviar (tren-km), pe rețeaua CFR SA și diminuarea cu 9,87% a traficului feroviar (tren-km) în Portul Constanța, în anul 2020, față de anul precedent.

Pe de altă parte, în actualul context geopolitic, se remarcă o creștere cu 3 puncte procentuale în primul trimestru al anului 2022, comparativ cu perioada similară a anului 2021 a volumului total tren-km în Portul Constanța (**Tabelul nr.12**).

Tabelul nr. 12. Volumul tren km format din trenuri de marfă

Perioadă	Volum total tren-km	Volum tren-km în Portul Constanța
Trim I 2019	4,530,745.5	1,232,802.7
Trim I 2020	4,460,290.7	1,322,210.1
Trim I 2021	4,430,019.7	1,222,578.6
Trim I 2022	4,312,696.6	1,319,533.1

Sursa: Informații furnizate de CFR SA

5.1. Accesul la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii legate de activități feroviare din Portul Constanța

Având în vedere referirea la legislația direct aplicabilă în domeniu, *Legea nr. 202/2016*, care transpune *Directiva 2021/34/UE*, ce cuprinde la art. 3 pct.13 definiția **infrastructurii de servicii**, astfel: “*instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II la Legea 202/2016*”.

Totodată, în cadrul aceluiași articol, la pct. 19 este definit **operatorul unei infrastructuri de servicii**: “*orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea și acordarea accesului la o infrastructură de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii operatorilor de transport feroviar prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II la Legea 202/2016*”.

De asemenea, potrivit prevederilor menționate la art.10 alin. (1) și Anexa II pct. 2 lit. g) din *Legea nr. 202/2016*, referitoare la condițiile de acces la infrastructura feroviară, “*operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. **Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii prevăzute la pct. 2 lit. g) din Anexa nr. II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.***” Totodată, în temeiul art.13 alin.(2) din *Legea nr.202/2016*, “*operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile prevăzute la pct. 2 din Anexa nr. II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.*”

În același timp, potrivit art.27 alin. (2) din *Legea nr.202/2016*, Documentul de Referință al Rețelei (DRR)²⁸ stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri de servicii. În acest sens, potrivit art.31 alin.(10) din *Legea nr.202/2016* “*Operatorul infrastructurii serviciilor prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic în conformitate cu prevederile art. 27*”, prevederi cuprinse și în cadrul art. 5 al *Regulamentului nr. 2177/2017*.

Astfel, operatorii de transport feroviar au dreptul de acces la infrastructura feroviară, precum și la infrastructura de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestora.

Prin urmare, operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să ofere, în mod nediscriminatoriu, accesul operatorilor de transport feroviar la infrastructura de servicii, în cazul în care aceștia solicită accesul și să trateze în mod egal solicitările de acces ale operatorilor de transport feroviar.

De asemenea, operatorii infrastructurilor de servicii pot impune anumite cerințe tehnice (de siguranță) și cerințe de compatibilitate pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acesteia²⁹.

Potrivit pct.2 lit. g) din Anexa II la *Legea 202/2016*, **operatorii infrastructurilor de servicii acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.**

Astfel, OTF care doresc să obțină acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu de bază trebuie să solicite acest lucru operatorului infrastructurii de servicii respective.

O astfel de solicitare trebuie să conțină toate informațiile de care are nevoie operatorul infrastructurii de servicii pentru a putea întocmi o ofertă în timp util, care să cuprindă inclusiv condițiile privind accesul³⁰. După primirea unei solicitări de acces, operatorul infrastructurii evaluează de îndată cererea, care cuprinde toate informațiile, pentru a informa solicitantul cu privire la condițiile de acces.

Operatorul infrastructurii de servicii are obligația să răspundă într-un interval de timp rezonabil, stabilit în funcție de tipul infrastructurii de servicii și/sau de serviciile furnizate în cadrul acesteia, dar nu mai târziu de 30 de zile de la primirea tuturor informațiilor necesare analizării cererii³¹. În cazul în care există disponibilă capacitatea necesară în cadrul infrastructurii de servicii, operatorul infrastructurii respective trebuie să răspundă solicitării OTF, prin transmiterea unei oferte de acces la infrastructura de servicii³². În cazul în care există cereri concurente pentru infrastructura de servicii sau capacitatea a fost deja alocată, operatorul infrastructurii respective urmează procedura de coordonare.

²⁸ documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură, potrivit art.3, pct.10 al *Legii 202/2016*.

²⁹ pct. 5.1. din Ghidul privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii, publicat de CNSDF la adresa http://www.consiliulferoviar.ro/wpcontent/uploads/2020/02/ghid_infrastructura_servicii_2019.pdf.

³⁰ Conform art.9, alin (1) al *Regulamentului 2017/2177*.

³¹ Conform art.13, alin (4) din *Legea nr. 202/2016*.

³² Conform art.9, alin (1) al *Regulamentului 2017/2177*

În ceea ce privește accesul pe LFI, în Portul Constanța, este asigurat de către CFR SA, prin intermediul personalului propriu, impiegații de mișcare (IDM) din fiecare stație de cale ferată, în cazul în care fiecare dispozitiv de LFI deține³³:

- ✓ Regulament Tehnic de Exploatare, avizat de CFR SA și aprobat de Autoritatea Feroviară Română (AFER);
- ✓ Autorizație de Exploatare a LFI, eliberată de AFER;
- ✓ Contract de exploatare a LFI, încheiat de deținătorul LFI cu CFR SA.

Serviciile oferite în cadrul acestor infrastructuri, altele decât cele aferente TUI, sunt asigurate de către CFR SA, în baza contractelor încheiate cu OTF.

Potrivit informațiilor disponibile, un caz distinct este cel al Oil Terminal S.A., proprietar al LFI „Antestația Agigea Nord Oil Terminal”, racordată din stația Constanța Port Mol V. Societatea deține locomotive de manevră, fiind licențiată numai pentru operații de manevră și are încheiată cu SRCF Constanța o convenție de acces pe infrastructura feroviară. Acest dispozitiv feroviar este deservit de IDM aparținând Oil Terminal.

În general, activitatea de primire-expediere în stațiile de cale ferată care deservesc Portul Constanța se derulează pe liniile de cale ferată administrate de CFR SA. De asemenea, specific Portului Constanța, **anumite linii de cale ferată, pe care se derulează primire-expediere de trenuri, care deservesc mai mulți operatori de exploatare portuară (OEP), sunt în proprietatea sau în administrarea CN APM SA** (stațiile Constanța Port Zona C – integral și 9 din cele 12 linii din Constanța Port Terminal FerryBoat), dar asupra utilizării acestor linii dispune IDM din cadrul CFR SA.

Din punct de vedere operațional, trenurile din rețeaua CFR, cu destinația Portul Constanța, sosesc în cele 5 stații de cale ferată administrate de CFR SA. Pentru accesul la infrastructura feroviară portuară și la infrastructurile de servicii legate de activități feroviare din port, care sunt în administrarea CN APM SA³⁴, după sosirea trenului în stația CFR, impiegatul de mișcare (IDM) din subordinea CFR SA, avizează operatorul de manevră pentru efectuarea descompunerii trenului în stația de cale ferată.

După operațiunea de descompunere a trenului în stația de cale ferată, formarea convoaielor de manevră pe tipuri de marfă și efectuarea probelor de frână, operatorul de manevră stabilește împreună cu operatorul portuar (societatea destinată a mărfii) linia de cale ferată/frontul de descărcare unde se îndrumă vagoanele de marfă pentru descărcare. Ulterior operațiunii de descărcare a vagoanelor, operatorul portuar pune vagoanele la dispoziția operatorului de manevră, care stabilește cu IDM linia de stație la care trebuie garat convoiul de vagoane.

În vederea acordării accesului la infrastructura feroviară și infrastructura de servicii din cadrul Portului Constanța este utilizată aplicația informatică IMComm³⁵. Aceasta facilitează fluidizarea traficului din zona portului, fiind necesară gestionării fluxului de trenuri de marfă care accesează portul.

Astfel, OTF introduc în aplicație solicitările de programare, privind stația de încărcare, denumirea mărfii, denumirea OEP și cea a operatorului de manevră, informații privind transbordarea mărfii direct pe vapor sau depozitarea acesteia.

Ordinea de primire a trenurilor în port are loc după confirmare OEP posibilitatea operării trenurilor, menționând data și ora când vor putea opera marfa din trenul respectiv, rezultând astfel

³³ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021

³⁴ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021

³⁵ Adresa CFR SA nr. 4/1/z-477/25.06.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 7460/25.06.2021

În final, CFR SA își exprimă acordul pentru programarea circulației trenurilor, ținând cont de ritmul de operare al OEP, de gradul de ocupare a liniilor de primire din stațiile care deservește portul și de lista de așteptare existentă.

După programarea circulației trenurilor având ca destinație stațiile de cale ferată care deservește Portul Constanța, OEP pot vizualiza informațiile legate de trenurile respective: compunerea trenului poziționarea trenului pe traseu, data și ora estimată de sosire la stația de destinație.

Totodată, prin aplicația IMcomm, OEP poate interveni asupra deplasării trenului spre stația de destinație, prin oprirea trenului într-una din stațiile din parcurs, respectiv prin schimbarea ordinii de primire în stația de destinație și prioritizarea altui tren.

Accesul la aplicația IMComm este controlat și informațiile care pot fi vizualizate sunt accesibile în funcție de rolul deținut de fiecare entitate în acest proces, astfel:

- ✓ OEP pot vizualiza doar informațiile legate de solicitările de programare, respectiv trenurile, la care sunt desemnați operatorii care efectuează operațiile de încărcare/descărcare;
- ✓ OTF pot vizualiza doar informațiile legate de solicitările de programare și de trenurile proprii;
- ✓ Operatorii de manevră pot vizualiza doar informațiile legate de solicitările de programare și cele privind trenurile pentru care urmează să efectueze operațiile de manevră, fiind desemnați în acest sens de către OTF;
- ✓ CFR SA și CN APM SA pot vizualiza toate informațiile generate de IMComm.

Potrivit CFR SA și a CN APM SA, utilizarea unei astfel de aplicații este utilă pentru gestionarea corectă a fluxului de trenuri de marfă din zona Portului Constanța. În situațiile în care numărul trenurilor depășește cu mult posibilitățile tehnice și organizatorice de încărcare/descărcare în porturi, se produc perturbări ale traficului feroviar.

În acest fel, prin utilizarea IMComm există o corelare între programarea circulației trenurilor și capacitatea de operare existentă în Portul Constanța.

5.2. Principalii operatori ai infrastructurilor de servicii feroviare legate de activități feroviare din Portul Constanța

În Portul Constanța, alături de **CFR SA** și **CN APM SA** mai există și OEP care dețin LFI deservite de către CFR SA, respectiv: Șantierul Naval Constanța, Socep, Chimpex, MinMetal, Frial, SICIM, EMS, TTS, Prod Transport Cereal, Marsk, APM Terminals, Alfa Terminal etc³⁶.

În prezent, potrivit informațiilor deținute, doar parte a acestor OEP au contracte încheiate cu OTF. Majoritatea OEP au încheiate contracte cu beneficiarii transporturilor de mărfuri, companii care desfășoară activități de import-export.

Astfel, printre OIS care își desfășoară activitatea în Portul Constanța, alături de CFR SA și CN APM SA, se numără Constanța South Container Terminal (CSCT) SRL, Tehnotrans Feroviar SRL, CFR Marfă, Oil Terminal, Constantin Grup, Grup Feroviar etc.

Constanța South Container Terminal SRL³⁷, companie deținută de Dubai Ports World (DP World), unul dintre cei mai mari operatori portuari din lume, și-a început activitatea în anul 2004. Terminalul din Portul Constanța are o suprafață de peste 81 ha, din care 54 ha sunt utilizate în prezent, cu o capacitate de aproximativ 1.000.000 TEU.

³⁶ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021.

³⁷ <https://www.dpworld.com/constantia/services/facility-overview>.

Potrivit informațiilor³⁸ disponibile, Constanța South Container Terminal dispune de 3 linii de cale ferată cu o lungime de 600 m fiecare, unde se pot opera simultan 3 trenuri complete a câte 30 de vagoane. Compania deține în gestiune³⁹ dispozitivul LFI CN APM SA Constanța Terminal Ferry Boat, Danele 121-131 și „Grupa de linii 21, 22, 23, 24” cu o lungime totală de 2.125 km.

Terminalul de containere este situat în Portul Constanța Sud și beneficiază de o lungime totală de operare la cheu de 1020 m (dana principală – 640 m și dana secundară – 380 m). Datorită adâncimilor de 14,5 m din danele sale, terminalul permite acostarea și operarea navelor portcontainer de cea mai mare capacitate, care intră în Marea Neagră, iar în următoarea etapă de dezvoltare a terminalului dana va fi mărită cu 1076 m.

Compania oferă o gamă largă de servicii adiționale, cum ar fi: manipularea și depozitarea mărfurilor, monitorizarea containerelor, inspecția și spălarea containerelor etc.

Potrivit informațiilor publicate în Sistemul Electronic de Achiziții Publice (S.E.A.P)⁴⁰, compania urmează să extindă platforma portuară, ceea ce presupune amenajarea a 16 ha pe Molul II-S din Portul Constanța Sud, în zona danelor 126-130. Acest proiect are o valoare de aproximativ 250 de milioane de lei și beneficiază de finanțare europeană, în cadrul Apelului pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație și dezvoltarea infrastructurii și suprastructurii portuare situate pe rețeaua TEN-T Core (beneficiari publici și privați) proiecte noi de investiții lansate pentru *Programul Operațional Infrastructura Mare*.

În ceea ce privește **Tehnotrans Feroviar SRL**, societatea operează o infrastructură de servicii pentru reparații și revizii locomotive - LFI Tehnotrans Feroviar SRL Constanța. Aceasta este racordată indirect la stația CFR Constanța Port Zona A, din LFI de tranzit România Euroest SA - Remiza locomotive România Euroest - dana 17 Portul Constanța, fiind închiriată de la România Euroest.

Astfel, în calitate de Entitate Responsabilă cu Întreținerea (ERI)⁴¹, Tehnotrans Feroviar SRL asigură îndeplinirea responsabilităților destinate activităților cu impact asupra siguranței feroviare, precum și respectarea atribuțiilor și responsabilităților legate de calea ferată, conform cerințelor în vigoare.

Totodată, **CFR Marfă** operează în cadrul Terminalului Ferry-Boat, din incinta Portului Constanța Sud-Agigea, un dispozitiv de linii CF și instalații, oferind servicii de manevră feroviară și staționare. De asemenea, în cadrul Depoului “CFR Marfă” Palas din Constanța, **CFR Marfă** oferă servicii pentru revizia, repararea și remizarea locomotivelor, precum și servicii de manevră feroviară.

În același timp, **Oil Terminal SA Constanța** operează în cadrul portului mai multe LFI, în cadrul cărora oferă OTF servicii de manevră feroviară, staționare vagoane și remizare locomotive.

Un alt OIS este **Constantin Grup SRL**, care operează în Stația CFR Mol 5 (Constanța Port Frial SA) o infrastructură de servicii, oferind servicii de revizie planificată a materialului rulant tip RT, R1, întreținere curentă, reparații accidentale, revizii intermediare tip RInt și Rac, precum și reparații și întreținere linii industriale CF.

În ceea ce privește zona Midia, **Grup Feroviar** este, în calitate de gestionar de infrastructura feroviară neinteroperabilă, operează secția de circulație P1 Capu Midia - Capu Midia, stația CF Capu Midia (infrastructura închiriată de la CFR SA) 10 infrastructuri de servicii, în cadrul cărora prestează servicii manevră, staționare și acces convoaie manevră pe infrastructura feroviară.

³⁸ Adresa SC Constanța South Container Terminal SRL nr. 955/05.11.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 13516/08.11.2021.

³⁹ În baza contractului de închiriere cu CN APM SA, valabil până la data de 30.06.2049.

⁴⁰ <https://e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100128797>.

⁴¹ o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 47 alin. (1) din Directiva (UE) 2016/797, potrivit art.3, pct.12 din OUG 73/2019 privind siguranța feroviară.

În ceea ce privește OIS **România Euroest**, acesta oferă OTF servicii pentru revizia și reparația locomotivelor și pentru inspecția tehnică a materialului rulant, în cadrul infrastructurii de servicii situată în Constanța.

În concluzie, în activitatea de transport feroviar din Portul Constanța sunt implicate mai multe entități:

- administratorul de infrastructură, CFR SA;
- organizatorul de transport (casa de expediție);
- OTF, care asigură circulația trenurilor;
- operatorii de manevră feroviară, care asigură manevrarea vagoanelor de la liniile de primire la fronturile de încărcare/descărcare și manevrarea reprizelor de vagoane la fronturi în stațiile portuare;
- OEP, care realizează efectiv operațiile de încărcare - descărcare în/din vagoane din/în navele maritime sau silozuri/depozite.

5.3. Serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii din Portul Constanța legate de activități feroviare și modalitatea de tarificare a acestora

În cadrul Anexei nr. II la *Legea nr. 202/2016*, se precizează care sunt serviciile și infrastructura de servicii care intră sub incidența *Regulamentului (UE) 2017/2177*. Astfel sunt menționate patru categorii de servicii care trebuie prestate operatorilor de transport feroviar de către CFR SA și/sau de gestionarii de infrastructură feroviară și alți OIS.

Prima categorie, pct. I din Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016*, se referă la **pachetul minim de acces** la infrastructura feroviară (care nu face obiectul *Regulamentului (UE) 2017/2177*).

Categoria a doua, pct. II din Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016*, se referă la **accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri**, precum:

- ✓ terminale de mărfuri;
- ✓ stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră și liniile de garare;
- ✓ infrastructuri de întreținere, cu excepția infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice;
- ✓ alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;
- ✓ infrastructuri de intervenție;
- ✓ infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri;
- ✓ **infrastructuri portuare și maritime și interioare legate de activități feroviare.**

De precizat este că **tarifele pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii** prevăzute la pct. 2 din Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016* și **furnizarea de servicii de bază** în cadrul acestor infrastructuri, **nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil, de maximum 3%.**

În același timp, cazul în care serviciile prevăzute la categoria a treia și categoria a patra, pct. 3 și 4 din Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016* ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu trebuie să depășească costul furnizării prestației respective, plus un profit rezonabil, de maximum 3%⁴².

În cadrul infrastructurilor de servicii administrate de CFR SA în Portul Constanța⁴³, ca de exemplu linii de primire-expediere-formare, linii de triaj, linii de încărcare-descărcare, administratorul infrastructurii feroviare asigură OTF următoarele servicii:

- ✓ accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară administrată de CFR SA;
- ✓ manevra vehiculelor feroviare;
- ✓ staționarea operativă a materialului rulant;
- ✓ staționarea la încărcare-descărcare a vagoanelor.

Astfel, în cadrul activităților desfășurate în Portul Constanța, CFR SA încasează de la un OTF, pentru serviciile prestate dintr-un punct A până la danele portuare, două tipuri de tarife, respectiv TUI și TSA (**Anexa nr. 3**).

De exemplu, pentru accesul la infrastructura de servicii operată de Tehnotrans Feroviar, trenul care intră în stația Constanța Palas, pentru a ajunge în stația Constanța Port Zona B, are acces pe infrastructura feroviară deținută de CFR SA (circa 6 km de linie de cale ferată), pentru care OTF plătește TUI administratorului infrastructurii feroviare. Din stația Constanța Port Zona B, pentru ca trenul să ajungă în stația Constanța Port Zona A, CFR SA încasează de la OTF tariful de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR SA, iar din stația Constanța Port Zona A trenul are acces la infrastructura de servicii operată de Tehnotrans Feroviar.

În ceea ce privește TUI, acesta se calculează și percepe pentru circulația trenurilor pe întreaga distanță parcursă pe infrastructura feroviară administrată și operată de CFR SA. Pentru furnizarea prestațiilor aferente pachetului minim de acces, CFR SA percepe TUI de la OTF. Pachetul minim de acces reprezintă prestațiile furnizate de CFR SA pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren pe rețea, fără servicii de manevră sau (re)alimentare. Administratorul infrastructurii feroviare furnizează oricărui solicitant/OTF, în mod nediscriminatoriu pachetul minim de acces, care cuprinde:

- ✓ tratarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară;
- ✓ dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;
- ✓ utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor;
- ✓ conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, dispecerizarea, precum și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;
- ✓ utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;
- ✓ toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

În conformitate cu prevederile *Regulamentului 909/2015*⁴⁴, pentru stabilirea TUI se au în vedere costurile generate direct în urma exploatării serviciilor de transport feroviar, iar metodologia de calcul TUI este prezentată în Contractul de activitate al CFR SA cu Ministerul Transporturilor și

⁴² Conform art.31, alin (7) și (8) din *Legea nr. 202/2016*.

⁴³ Adresa CFR SA nr. 4/1/z-477/25.06.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 7460/25.06.2021

⁴⁴ de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar.

Infrastructurii⁴⁵.

Tarifele pentru celelalte servicii furnizate de CFR SA în cadrul infrastructurilor de servicii sunt denumite Tarife pentru Servicii Adiționale (TSA):

Pentru serviciile adiționale prestate OTF în Portul Constanța, CFR SA încasează următoarele TSA:

- Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR;
- Tarif de manevră a vehiculelor feroviare;
- Tarif de staționare operativă a materialului rulant;
- Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant;
- Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor;

Valorile TUI și TSA sunt publicate de CFR SA în cadrul Anexei nr.21 la DRR 2022, denumită “Tarife pentru serviciile furnizate de CFR” (**Anexa nr. 4**).

În ceea ce privește Constanța South Container Terminal SRL⁴⁶, compania aplică un tarif aferent serviciului de manevră pentru vagoanele introduse/scoase de la frontul de descărcare/încărcare. Acest tarif include și tariful de acces la infrastructura feroviară a CNAPM SA Constanța, tariful de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară a CFR SA și tariful de manevră a vehiculelor feroviare pe infrastructura feroviară a CFR SA.

De asemenea, serviciile oferite de Tehnotrans Feroviar în cadrul infrastructurii de servicii operate de acesta în Portul Constanța⁴⁷ constau în revizii ale locomotivelor electrice (LE) 3400 KW nemodernizate RINT+ RAC, RT, R1 și R2.

În ceea ce privește *serviciile de manevră feroviară oferite de CFR Marfă*, acestea **sunt tarificate în raport cu distanța de manevră**⁴⁸ și sunt publicate pe pagina web proprie a companiei. Aceste informații se regăsesc și în cadrul Anexei 9 a1 la DRR 2022.

Accesul pe infrastructura feroviară deținută de CN APM SA, se face în baza unui contract de acces, încheiat între CN APM SA și OTF, care trebuie să dețină licență de transport feroviar și certificat unic de siguranță.

Pentru accesul pe infrastructura feroviară deținută de CN APM SA⁴⁹ a OTF de manevră sunt stabilite două tarife:

- ✓ **tariful de acces**, perceput pentru fiecare vagon manevrat, care se plătește o singură dată pentru manevrele efectuate în vederea unei încărcări sau descărcări ;
- ✓ **tariful de staționare**, perceput pentru fiecare vagon staționat și zi calendaristică (indiferent dacă ziua a fost începută).

Tariful de staționare se aplică numai la solicitarea scrisă a operatorului de transport și cu acordul proprietarului, pentru staționarea vagoanelor pe linii unde nu există trafic feroviar, pentru perioade mai lungi de timp.

Tarifele sunt publicate pe pagina web a CN APM SA și în cadrul Anexei 9. a1 la DRR 2022 și 2023.

⁴⁵ Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 829 bis din data de 30 august 2021.

⁴⁶ Potrivit informațiilor publicate în cadrul Anexei 9.a1 - Infrastructurile de servicii alți operatori, la DRR 2023.

⁴⁷ Potrivit informațiilor publicate în cadrul Anexei 9.a1 - Infrastructurile de servicii alți operatori, la DRR 2023.

⁴⁸ Tariful CFR Marfă,

<http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/cotif/tarif%20cfrmarfa/Tarif%20FINAL%20februarie%202022.pdf>.

⁴⁹ Adresa CN APMC nr. 7546/31.08.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG/ 10217/31.08.2021.

5.4. Principalele servicii furnizate de către Administrația Porturilor Maritime SA Constanța în legătură cu activitatea de transport naval în Portul Constanța și modalitatea de tarificare a acestora

În vederea îndeplinirii funcției de autoritate portuară și în calitatea sa de administrație portuară, CN APM SA furnizează servicii, tarifele pentru acestea fiind stabilite atât în baza prevederilor Regulamentului UE 352/2017⁵⁰, cât și a prevederilor OG 22/1999⁵¹.

În plus față de serviciile prestate, CN APM SA închiriază terenul portuar aparținând domeniului public prin atribuire directă sau licitație conform legislației (OG 22/1999 completată și modificată și OMTI 1286/2012), precum și în conformitate cu oferta de referință și metodologia integrată, publicate pe site-ul CN APM SA.

Toate tarifele sunt publice, acestea putând fi consultate pe pagina de website a administrației portuare, la următoarea adresă: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_tarife.

Principalele 10 servicii furnizate de administrație sunt:

1. ***Serviciul de acces nave constă în utilizarea infrastructurii de transport naval de către nave.*** Pentru fiecare intrare în port a navelor, se aplică un tarif în funcție de tipul navei, diferențiat pe grupe de UTB, conform condițiilor tarificare. Acest serviciu a generat în anul 2021 aproximativ 7% din totalul veniturilor administrației.
2. ***Serviciul de cheiaj constă în utilizarea infrastructurii portuare de către nave pentru staționarea la cheu.*** Pentru fiecare staționare în port la cheu a navelor, se aplică un tarif în funcție de tipul navei, diferențiat pe grupe de UTB, conform condițiilor tarificare. Acest serviciu a generat în anul 2021 aproximativ 12% din totalul veniturilor administrației.
3. ***Serviciul de utilizare bazine constă în utilizarea infrastructurii de transport naval de către nave.*** Pentru acest serviciu se aplică un tarif în funcție de tipul navei, diferențiat pe grupe de UTB, conform condițiilor tarificare. Acest serviciu a generat în anul 2021 aproximativ 1% din totalul veniturilor administrației.
4. ***Serviciul de utilizare a infrastructurii portuare de către anumite categorii de nave constă în utilizarea infrastructurii de transport naval de către nave.*** Pentru acest serviciu se aplică un tarif unic în funcție de tipul navei, conform condițiilor tarificare. Acest serviciu a generat în anul 2021 aproximativ 4% din totalul veniturilor administrației.
5. ***Serviciul de siguranță și securitate pe timpul operării navelor,*** prin care se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a operațiunilor de încărcare/descărcare în danele portului aparținând CN APM SA, serviciu pentru care se percepe un tarif aplicat fiecărei nave care efectuează astfel de operațiuni. Acest serviciu a generat în anul 2021 aproximativ 4% din totalul veniturilor administrației.
6. ***Serviciul de pilotaj este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.*** Prin serviciul de pilotaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației navelor în porturi și pe căi navigabile, prin intermediul unei persoane calificate și autorizate în acest sens, denumită pilot, și al unor mijloace specializate.

Începând cu 01.01.2021 serviciul de pilotaj se asigură de către CN APM SA prin corpul propriu de piloți. Contravaloarea serviciului de pilotaj se calculează de către CN APM SA în funcție de grupa de tonaj brut în care se încadrează nava, fiind totodată acordate și scutiri pentru anumite

⁵⁰ de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor.

⁵¹ 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.

tipuri de nave⁵². Acest serviciu a generat aproximativ 7% din totalul veniturilor administrației.

7. **Serviciul de remorcaj** este serviciul de acordare a dreptului de practicare a remorcajului de manevră al navelor maritime în porturile aflate în administrarea CN APM SA Constanța. Serviciul de remorcaj este asigurat prin intermediul operatorilor economici specializați, autorizați în condițiile legii, pe bază de contract de prestări servicii încheiat cu CN APM SA. Pentru acest serviciu, CN APM SA percepe furnizorilor acestuia un tarif pentru utilizarea infrastructurii de transport naval. Serviciul de remorcaj a generat în anul 2021 aproximativ 1% din totalul veniturilor administrației.

8. **Serviciul de montare baraj antipoluant la nave**

Operarea navelor care transportă produse petroliere este permisă numai în dane specializate. Pentru evitarea poluării acvatorului portuar, toate navele care transportă hidrocarburi și utilizează porturile maritime sunt obligate să folosească baraje antipoluante, astfel că, tariful de montare baraj antipoluant se aplică acestor categorii de nave care operează în dane specializate.

Barajul antipoluant flotant de tip gonflabil, utilizat în scopul evitării răspândirii produselor petroliere și colectării ulterioare a acestora de pe suprafața apei, trebuie să fie destinat utilizării permanente în mediul marin, rezistent la acțiunea factorilor meteo climatici, cu flotori din polietilenă expandată, fiind dimensionat astfel încât înălțimea acestuia să nu permită trecerea produsului petrolier peste bordul liber (dimensiune minimă 0,35 m) sau pe sub pescajul barajului (dimensiune minimă 0,5 m), sub acțiunea valurilor sau a curenților marini. Tariful de bază se aplică la lungimea barajului antipoluare și la numărul de zile de escală a navei. Acest serviciu a generat aproximativ 0,6% din totalul veniturilor administrației.

9. **Serviciul de preluare gunoi și deșeuri menajere de la nave se realizează conform prevederilor art. 19 alin. (1) lit. c) pct. 1 din OG nr. 22/1999, modificată și completată prin OUG nr. 160/2020, a Regulamentului portuar al porturilor maritime românești aflate în administrarea CN APM SA și a art. 6 alin. (3) lit. d) din Statutul Companiei.**

Preluarea gunoiului se face direct de la bordul navei în saci de polietilenă, pentru deșeurile nepericuloase și în recipiente/containere etanșe în cazul celor periculoase și este obligatorie la un interval de 2 zile în sezonul cald (mai - octombrie) și de 4 zile în sezonul rece (noiembrie - aprilie).

Nava este obligată să predea întreaga cantitate de gunoi existentă la bord, echipei de salubritate ce se prezintă la navă în acest scop.

Transportul gunoiului, selectat pe categorii, preluat de la bordul navelor la locul de eliminare finală, se va face cu mijloace auto autorizate pentru transportul deșeurilor. Gunoiul din categoriile reciclabile este predat către colectorii autorizați.

Pentru serviciul de preluare gunoi și deșeuri menajere de la nave se percepe un tarif care se aplică la numărul de zile de staționare a navei. Acest serviciu a generat aproximativ 0,5% din totalul veniturilor administrației.

10. **Serviciul de furnizare apă la nave este asigurat de către Sucursala Servicii Port și constă în furnizarea serviciilor de apă către navele care utilizează infrastructura de transport naval.**

Tariful de furnizare apă la nave se aplică diferențiat în situația în care furnizarea apei se face direct de la cheu sau cu o navă specializată.

⁵² navele militare românești și străine; navele întrebuințate la un serviciu public, de întreținere sau controlul și supravegherea navigației, precum și cele întrebuințate în cazuri de pericol și inundații; navele școală, spital și de sport.

Prestația de furnizare apă la nave de la cheu se tarifează în baza bonului de prestație confirmat de navă sau agent. Această prestație se execută de către Sucursala de Servicii Port din cadrul Administrației.

În cazul livrării apei cu o navă specializată (în radă sau acvatoriul portuar), la care cantitatea minimă este de 30 tone, se aplică și tariful pentru orele de prestații ale navei respective (negociabil). Această prestație se execută de către Sucursala Nave Tehnice Port din cadrul Administrației. Acest serviciu a generat aproximativ 0,4% din totalul veniturilor administrației.

6. ASPECTE PRIVIND LEGĂTURA ÎNTRE INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ ȘI HINTERLANDUL CAPTIV AL PORTULUI CONSTANȚA (MĂSURI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A LEGĂTURILOR CU INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ: INVESTIȚII, LUCRĂRI DE REPARAȚIE ȘI ÎNTREȚINERE)

Administratorul infrastructurii feroviare, CFR SA, descrie infrastructura feroviară din cadrul Portului Constanța⁵³, ca fiind “învechită și nepotrivită actualului context”. Astfel, în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 se arată că: “Linia de cale ferată este neelectrificată, iar cea mai mare parte a liniilor existente au o lungimea mai mică de 740 m. Sarcina pe osie este mai mică de 22.5t, iar viteza de proiectare a liniilor se situează între 5 și 30 km/h. Pe de altă parte, viteza actuală de circulație pe liniile de cale ferată este între 0 și 30 km/h, ceea ce înseamnă că unele linii sunt închise traficului”.

Starea necorespunzătoare a infrastructurii feroviare publice din zona Complexului feroviar Palas – Port Constanța a fost semnalată și de Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR)⁵⁴. Organizația a tras un semnal de alarmă și în ceea ce privește închiderea mai multor linii de cale ferată din cadrul portului, ceea ce are un impact financiar asupra costurilor de transport.

Numărul restricțiilor de viteză și lungimea liniilor de cale ferată afectate, administrate de CFR SA în Portul Constanța, a crescut constant în perioada 2019-2021. Astfel, din totalul de 256 de km de linie de cale ferată administrată în port de CFR SA, aproximativ 30 de km a fost afectată de restricții de viteză în anul 2021, cea mai lungă porțiune pe care s-au impus restricții de viteză fiind situată în stația Constanța Port Zona A (**Tabel nr. 13**).

Tabelul nr. 13. Numărul restricțiilor de viteză și lungimea liniilor de cale ferată, administrată de CFR SA, pe care se aplică restricții, în perioada 2019-2021, pe stații de cale ferată, în Portul Constanța

Stația	2019		2020		2021	
	Nr.	Lungime (m)	Nr.	Lungime (m)	Nr.	Lungime (m)
Constanța Port Zona A	54	13153	55	13620	53	12,757
Constanța Port Zona B	44	6784	45	7275	47	7,259
Constanța Port Mol V	20	4828	20	4852	21	5,738

⁵³ Anexa 16 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 - Modernizarea conexiunii feroviare cu Portul Constanța.

⁵⁴ Prin adresa nr. 276 / 04.03.2021, intitulată “Probleme majore ale operatorilor de transport feroviar”, adresată Ministerului Transporturilor.

Constanța Port Terminal Ferry Boat	8	1426	8	1426	8	1,379
Agigea Sud	2	1489	2	1489	3	3,367
Total	128	27680	130	28662	132	30,500

Sursa: Informații furnizate de CFR SA.

În ceea ce privește liniile de cale ferată nefuncționale, aflate în administrarea CFR SA, în anul 2021, se constată că cele mai multe erau închise din cauza stării necorespunzătoare a căii, în special în stația Constanța Port Zona A și Constanța Port Zona B. Totodată, din cele 311 linii de cale ferată din stațiile portuare, 33 de linii au fost închise circulației, fiind ocupate cu vagoane nefuncționale. (Tabel nr. 14).

Tabelul nr 14. Numărul total al liniilor de cale ferată nefuncționale, administrate de CFR-SA în anul 2021, pe stații de cale ferată, în Portul Constanța

Nr. crt.	Stația	Nr. linii din stație	Nr. linii închise / Cauze			%
			Starea necorespunzătoare a căii (nr. linii)	Linii ocupate cu vagoane (nr. linii)	Total (nr. linii)	
1.	Constanța Port Zona A	98	29	7	36	36,73
2.	Constanța Port Zona B	115	27	25	52	45,22
3.	Constanța Port Mol V	82	11	0	11	13,41
4.	Constanța Port Terminal Ferry Boat	11	1	0	1	9,09
5.	Agigea Sud	5	3	0	3	60,00
Total		311	71	32	103	33,12

Sursa: Informații furnizate de CFR SA.

Din informațiile furnizate de CFR SA, la data de 20.04.2022, procentul liniilor nefuncționale de cale ferată din total linii din Portul Constanța a rămas nemodificat, respectiv 33,12%.

Deși numărul liniilor nefuncționale a scăzut, întrucât acestea au fost eliberate de vagoanele garate pe acestea, fiind redată traficului 9 linii din stația Constanța Port Zona B, în aceeași stație a crescut numărul liniilor închise, de la 27 de linii la 36 de linii, din cauza stării necorespunzătoare a căii ferate.

Potrivit informațiilor furnizate de CFR SA⁵⁵, starea tehnică a liniilor și a aparatelor de cale ferată din Complexul feroviar Port Constanța este necorespunzătoare, prezentând neconformități la limita toleranțelor admise de instrucțiile feroviare.

Potrivit informațiilor transmise de CFR SA, suprastructura liniilor închise este alcătuită din șină și traverse de tip 40 care nu asigură circulația materialului rulant cu sarcina pe osie mărită. Lucrările de reparație a liniilor închise din motive tehnice și ocupate cu vagoane, pot fi realizate prin lucrări ce constau în înlocuirea la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii prin utilizarea

⁵⁵ Adresa CFR SA nr. 4/1/z-414/28.04.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 6058/28.04.2022

șinei și traversei de tip 49, precum și lucrări de reparație și întreținere a instalațiilor de semnalizare și de electrificare aferente liniilor de cale ferată.

O situație deosebită se regăsește în stațiile Constanța Port A, Constanța Port B și Constanța Port Mol V unde există un număr mare de șine de cale ferată cu exfolieri, bavuri, uzuri laterale/verticale mari. Sunt zone cu traverse din lemn degradate, care nu mai pot fi recondiționate, traverse din beton fisurate/crăpate, cu dibluri necorespunzătoare, aparate de cale cu repere uzate pronunțat.

O mare parte a liniilor și a aparatelor de cale au fost afectate de acțiunea distructivă a reziduurilor petroliere și a produselor chimice tranzitate, precum și de acumularea și staționarea pentru un timp îndelungat (peste 10 ani) a unor vagoane de marfă defecte. În ultimii 30 de ani, resursele financiare alocate pentru lucrările de mentenanță ale infrastructurii feroviare din Portul Constanța administrate de CFR, au fost insuficiente pentru menținerea în circulație a tuturor liniilor și aparatelor de cale, fapt ce a condus la adoptarea unor măsuri suplimentare de siguranță a circulației trenurilor ce au constat în restricționarea vitezei de circulație/manevră pe unele linii și în închiderea circulației pe alte linii.

Din informațiile puse la dispoziție de CFR SA, se remarcă faptul că, **în perioada 2019-2020 și în primul trimestru al anului 2022 nu au fost alocate sume pentru lucrări de reparații și lucrări de întreținere**, destinate infrastructurii feroviare administrate de CFR SA, în Portul Constanța (Tabel nr. 15).

Tabelul nr. 15. Sumele alocate și sumele cheltuite pentru lucrări de reparații și lucrări de întreținere a infrastructurii feroviare administrate de CFR-SA, în Portul Constanța, pentru anul 2021 și pentru trimestru I al anului 2022 (sume cu TVA)

An/Trimestru	Valoare alocată (mii lei)	Valoare cheltuită (mii lei)
Anul 2021	2.432,48	1.761,94
Trimestrul I din anul 2022	0,00	670,54
Total	2.432,48	2.432,48

Sursa: Informații furnizate de CFR SA.

Lista lucrărilor de reparații și lucrări de întreținere pentru infrastructura feroviară administrată de CFR SA în Portul Constanța, realizate în anul 2021 și în primul trimestru al anului 2022 poate fi consultată în **Anexa nr. 5**.

De asemenea, în primul trimestru al anului 2022 nu au fost cheltuite fondurile alocate pentru lucrările de investiții la infrastructura feroviară administrată de CFR SA în Portul Constanța (Tabel nr. 16).

Tabelul nr. 16. Sumele alocate și sumele cheltuite pentru lucrări de investiții la infrastructura feroviară administrată de CFR-SA în Portul Constanța, în perioada 2019- primul trimestru al anului 2022 (sume cu TVA)

Anul 2019 (mii lei)		Anul 2020 (mii lei)		Anul 2021 (mii lei)		Trimestrul I din anul 2022 (mii lei)	
Sumă alocată	Sumă cheltuită	Sumă alocată	Sumă cheltuită	Sumă alocată	Sumă cheltuită	Sumă alocată	Sumă cheltuită
227	227	792	792	3770	3769,35	165	0

Sursa: Informații furnizate de CFR SA.

Lista lucrărilor de investiție pentru infrastructura feroviară administrată de CFR-SA în Portul Constanța, realizate în anul 2021 și în primul trimestru al anului 2022 poate fi consultată în **Anexa nr. 6**.

Potrivit informațiilor publicate în Anexa 16: *Modernizarea conexiunii feroviare cu Portul Constanța, la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, obiectivele principale ale modernizării infrastructurii feroviare din Portul Constanța sunt: **încărcarea pe osie mai mare de 22,5 t, posibilitatea de operare a trenurilor de marfă cu o lungime mai mare de 740 m și o viteză tehnică de cel puțin 100 km/oră**.

Acest proiect de modernizare a conexiunilor feroviare cu portul are ca prima etapă elaborarea „*Studiului de Fezabilitate pentru Modernizarea Infrastructurii Feroviare din Portul Constanța*”.

În prezent, CFR SA are în derulare Contractul sectorial⁵⁶ de prestări servicii nr. 92/17.09.2019 cu termen de finalizare la data de 30.09.2022. Această primă etapă a proiectului a fost prevăzută a se desfășura în perioada octombrie 2019 - mai 2021. Pe baza rezultatelor și soluției recomandate de acest studiu, în următorii 5 ani se vor realiza lucrările de proiectare necesare și se vor demara lucrările de modernizare.

În ceea ce privește CN APM SA, în perioada 2018-prezent, administrația portuară a realizat și a dat în execuție mai multe proiecte de investiții care au legătură cu infrastructura feroviară și cu infrastructura de servicii conectată la infrastructura feroviară din Portul Constanța.

În anul 2018, CN APM SA a finalizat proiectul cu titlul: “*Dispozitiv de linii ferate industriale în zona poarta 10 port Constanța*”, finanțat din surse proprii ale administrației portuare. În cadrul proiectului au fost realizate lucrări aferente CN APM SA, care au rămas, după finalizarea proiectului, în proprietatea autorității portuare.

De asemenea, în cadrul aceluiași proiect, au fost efectuate și lucrări aferente CFR SA, care după finalizarea proiectului, au fost predate administratorului infrastructurii feroviare, în contul tarifului de racordare la infrastructura feroviară.

În cadrul proiectului au fost realizate următoarele lucrări:

- Deviere cabluri TTR – 320 ml;
- Deviere rețele electrice 20 Kv;
- Ripare linie de evitare – 63 ml;
- Execuție linie racord – 124 m, linia 1 -223 m, linia 2 – 182m, linia 3 – 334 m;
- Execuție drenuri de preluare ape fluviale;
- Execuție racord linie cf.

Totodată în perioada 2019-2022 CN APM SA a efectuat investiții importante din surse proprii în ceea ce privește modernizarea liniilor ferate industriale aflate în proprietate ce au avut următoarele obiective:

- RK pasaje de trecere la nivel cu liniile cf nr.1,2 și 3 din Zona Liberă;
- RK la liniile cf Linia 1 și Linia 2 Digul de Nord pe o lungime de 594 metri;
- RK la liniile CF 5 și 6 Portul de Lucru pe o lungime de 410 metri;
- RK la linia CF 1 CV în zona cuvei de încărcare minereu Comvex;
- RK la TDJ 8/8A din stația Constanța Ferry-Boat;
- RK pasaje de trecere la nivel cu liniile de cf racord 3D și 4D;

⁵⁶ se află în faza de elaborare a Studiului de Fezabilitate final și, în paralel, de obținere a Acordului de Mediu.

- RK pasaj de trecere la nivel cu liniile Cf LFI CN APM SA Constanța Digul de Nord la km 1+405,00;
- RK pasaje de trecere la nivel cu liniile de cf racord 1D și 2D;
- RK cu consolidare de terasament pe LFI Kronospan, 400 metri;
- RK pe LFI Portul de Lucru la linia 7, pe o lungime de 200 m.

De asemenea, în perioada 2019-2022 CN APM SA a efectuat și alte lucrări de întreținere și reparații la liniile ferate industriale aflate în proprietate, ce au avut următoarele obiective:

- Servicii de întreținere linii cf, aparate de cale și saboți de deraiere în Portul Constanța;
- Servicii de mentenanță echipamente instalație de centralizare hibrid (Siemens și CED) în stația CF Constanța Port Zona C;
- Lot 1 - „Verificarea și întreținerea liniei de contact pentru liniile CF electrificate proprietate CN APM SA din stația CFR Constanța Ferry-Boat”;
- Lot 2 - „Verificarea și întreținerea liniei de contact pentru liniile CF electrificate proprietate CN APM SA din stația Constanța Port Zona C”;
- Servicii de întreținere linii cf si aparate de cale în portul Constanța;
- Eliminarea joante izolante prin confecționare de JIL-uri la fața locului în stațiile Constanța Port Zona C și Constanța Ferry-Boat - Execuție lucrări;
- Buraj mecanizat, completări de piatra sparta, înlocuire traverse din lemn, dibluire traverse din beton în stațiile CF Constanta Port Zona C si Constanta Ferry Boat.

În anul 2019, CN APM SA a finalizat un alt proiect de investiții cu titlul: *“Dezvoltarea capacității feroviare în sectorul fluvio - maritim al Portului Constanța”*, proiect finanțat atât din fonduri de la bugetul de stat, cât și din fonduri structurale, în cadrul căruia au fost executate atât lucrări aferente CN APM SA, cât și lucrări aferente CFR SA.

Printre cele mai importante lucrări de investiție amintim:

- sistematizarea capului Y al Stației C.F. existente Agigea Nord în vederea dublării și electrificării;
- sistematizarea capului Y al Stației C.F. Agigea Nord;
- lucrări realizate în Constanța Port - Zona C.

Aceste lucrări vor fi predate, după parcurgerea etapei de durabilitate, administratorului infrastructurii feroviare, în contul tarifului de racordare la infrastructura feroviară.

De asemenea, în anul 2020, a fost finalizat proiectul cu titlul: *“Modificarea LF Agigea Nord - Convex prin construirea unei linii CF la dana 80 - Obiect II din cadrul proiectului de investiție Implementarea unei dane specializate într-o zonă cu adâncimi mari (dana 80)”*.

Acest proiect a fost finanțat atât din fonduri de la bugetul de stat, cât și din fonduri structurale. În cadrul proiectului au fost realizate lucrări de investiții constând în:

- Construirea unei linii CF noi în lungime de 4.114 km;
- Aparat de cale - 3 buc;
- Podețe tubulare dreptunghiulare - 3 buc;
- Lungime șanțuri dalate - 2 x 900 m; 1 x 250 m;
- Lungime șanțuri de pământ - 2 x 300 m; 1 x 200.30 m.

Conform CN APM SA, în vederea dezvoltării în continuare a rețelei feroviare în Portul Constanța, CN APM SA a promovat mai multe proiecte de investiție care se regăsesc atât în Master Planul Portului Constanța, cât și în Master Planul General de Transport..

În același timp, ca urmare a contextului geopolitic actual, Portul Constanța a devenit obiectiv de o importanță deosebită pentru fluxurile de marfă din Marea Neagră. Astfel, în lunile martie și aprilie 2022, din inițiativa Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a CFR SA au fost identificate și analizate o serie de aspecte cuprinse în *Memorandumul pentru stabilirea unor măsuri de eficientizare a activității de transport feroviar de marfă din zona Portului Constanța*, aprobat de Guvernul României în 14 aprilie 2022.

Actul normativ prevede un plan de măsuri urgente și calendarul de implementare aferent pentru creșterea capacității de transport feroviar în zona Portului Constanța, pentru a putea prelua un flux de marfă suplimentar semnificativ, provenit, în special, din zonele Ucraina și Republica Moldova, în contextul conflictului militar din zona Mării Negre.

Măsurile prevăzute în plan au ca scop:

- ✓ optimizarea activităților de primire-expediere a trenurilor;
- ✓ introducerea la fronturi a convoaielor de manevră și formarea trenurilor programate la expediere în stații;
- ✓ eliberarea primelor linii feroviare din port, pe care staționează vagoane de tren dezafectate ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă SA;
- ✓ derularea unui program de lucrări de reparații și întreținere a infrastructurii feroviare publice, cu fonduri alocate din Fondul de rezervă bugetară;
- ✓ introducerea în exploatare a circa 95 de linii de cale ferată, anterior închise circulației, din Stațiile Constanța Port Zona A, Constanța Port Zona B și Constanța Port Mol 5
- ✓ asigurarea unității funcționale a terminalului ferry-boat prin integrarea pasajului superior peste calea ferată și racordului peste DN39 la complexul de linii din Portul Constanța și la infrastructura portuară.

Planul de măsuri prevede:

- ✓ aplicarea de către CFR SA a unei proceduri de negociere, fără invitație prealabilă, la o procedură concurențială de ofertare în conformitate cu prevederile art.117, alin (1), lit.d) din *Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare*, pentru contractarea lucrărilor de reparații și întreținere la infrastructura feroviară publică, necesare pentru introducerea în exploatare a primelor 35 de linii de cale ferată, care să îi permită ulterior Portului Constanța operarea cantităților de marfă suplimentare;
- ✓ continuarea procesului de achiziție publică sectorială a lucrărilor de reparații și întreținere la infrastructura feroviară publică, necesare pentru introducerea în exploatare a 60 linii de cale ferată printr-o procedură concurențială, conform prevederilor *Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare*. Aceste linii vor asigura creșterea capacității de prelucrare și acumulare în triajele de zonă și în grupele de linii care deservește liniile de încărcare–descărcare aflate la dispoziția OEP, precum și a capacităților de staționare în stațiile Constanta Port Zona A, Constanța Port Zona B și Constanța Port Mol 5.

7. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

- Din punct de vedere operațional, trenurile din rețeaua CFR, cu destinația Portul Constanța, sosesc în cele 5 stații de cale ferată administrate de CFR SA;
- Aproximativ 79% din liniile de cale ferată situate în port aparțin administratorului infrastructurii feroviare, CFR SA;
- CFR SA operează circa 300 de infrastructuri de servicii în Portul Constanța: 50 de infrastructuri de formare a trenurilor, 216 infrastructuri pentru manevră și 21 linii de garare. Din totalul acestor infrastructuri de servicii majoritatea sunt utilizate pentru manevra feroviară;
- Alți OIS care își desfășoară activitatea în Portul Constanța, alături de CFR SA și CN APM SA, sunt: Constanța South Container Terminal (CSCT) SRL, Tehnotrans Feroviar SRL, CFR Marfă etc.
- În Portul Constanța, alături de CFR SA și CN APM SA mai există și OEP care dețin dispozitive feroviare de LFI racordate și deservite de către CFR SA;
- În vederea acordării accesului la infrastructura feroviară și infrastructura de servicii din cadrul Portului Constanța este utilizată aplicația informatică IMComm. Aceasta facilitează fluidizarea traficului din zona portului, fiind necesară gestionării fluxului de trenuri de marfă.
- Tarifele percepute de către OIS pentru serviciile prestate în cadrul infrastructurilor de servicii din cadrul Portului Constanța, legate de activități feroviare, sunt publicate în Anexa 9. a1 la DRR 2022, în conformitate cu prevederile art.27 alin. (2) din *Legea 202/2016*;
- Numărul trenurilor care au accesat Portul Constanța în primul trimestru al anului 2020, a crescut cu circa 4,8%, față de perioada similară a anului precedent. Însă, în primul trimestru din 2021 s-a înregistrat o scădere a numărului de trenuri cu circa 3%, comparativ cu aceeași perioadă din 2020, pentru ca, ulterior, în trimestrul I 2022, numărul trenurilor care au accesat Portul Constanța să crească cu circa 9,5% față de primul trimestru din 2021. Se constată faptul că cele mai multe trenuri au accesat Portul Constanța prin stația Constanța Port Zona B;
- Pe fondul pandemiei, se observă o scădere cu 6,57% a volumului total tren-km pe rețeaua feroviară administrată de CFR SA, în anul 2020 față de 2019, iar volumul total tren-km, în Portul Constanța s-a diminuat, în aceeași perioadă, cu 9,87%.

În ceea ce privește actualul context geopolitic, se constată că, volumul total tren-km în Portul Constanța a crescut cu 3 puncte procentuale în primul trimestru al anului 2022, comparativ cu perioada similară a anului 2021.

- Starea infrastructurii feroviare din cadrul Portului Constanța este puternic degradată și subdimensionată actualului trafic de mărfuri din port.

Numărul restricțiilor de viteză și lungimea liniilor de cale ferată afectate, administrate de CFR SA în Portul Constanța, a crescut constant în perioada 2019-2021. În anul 2021, aproximativ 30 de km de linie de cale ferată a fost afectată de restricții de viteză. În ceea ce privește numărul liniilor de cale ferată nefuncționale, aflate în administrarea CFR SA la data de 20.04.2022, cele mai multe (80 de linii) erau închise din cauza stării necorespunzătoare a căii. De asemenea, 37% din capacitatea de staționare a vagoanelor pentru încărcare-descărcare nu poate fi utilizată.

- Starea tehnică a liniilor și a aparatelor de cale din Complexul feroviar Port Constanța prezintă neconformități la limita toleranțelor admise de instrucțiunile feroviare. O situație deosebită se regăsește în stațiile Constanța Port A, Constanța Port B și Constanța Port Mol V unde există un număr mare de șine de cale ferată cu exfolieri, bavuri, uzuri laterale/verticale mari;

- Trebuie subliniat faptul că, în perioada 2019-2020 și primul trimestru al anului 2022 nu au fost alocate sume pentru lucrări de reparații și lucrări de întreținere, destinate infrastructurii feroviare administrate de CFR-SA, în Portul Constanța;
- În prezent, se află în derulare procedura care vizează elaborarea „*Studiului de Fezabilitate pentru Modernizarea Infrastructurii Feroviare din Portul Constanța*”. Pe baza rezultatelor și soluției recomandate de acest studiu, în următorii 5 ani se vor realiza lucrările de proiectare necesare și se vor demara lucrările de modernizare;
- În vederea fluidizării tranzitului de mărfuri în Portul Constanța, s-a stabilit un plan de măsuri, în care se prevede eliberarea unor linii de cale ferată blocate cu vagoanele CFR Marfă, precum și implementarea de către CFR SA a unui program de lucrări de reparații și întreținere necesare la infrastructura feroviară publică.
- În anul 2021, an marcat în întregime de contextul pandemic, traficul total de mărfuri a înregistrat o creștere importantă cu 11,77%, urmare a majorării semnificative a traficului aferent grupelor de mărfuri din categoria mineralelor brute și a lemnului.
- La nivelul anului 2021 structura traficului de mărfuri este dominată de cinci mari grupe de mărfuri, din care de departe prima poziție este ocupată de cereale urmată de petrol brut, articole diverse, produse petroliere și minereuri de fier.
- În anul 2021, numărul total al navelor maritime cu escală în port, indiferent de scopul acesteia, s-a diminuat cu 7,18%, respectiv de la 4178 nave (2019) la 3878 nave (2021).
- Perioada 2019-2021 se caracterizează printr-o creștere cu 30,51% a navelor fluviale străine, în timp ce navele fluviale românești operate au înregistrat o creștere de 14,22%.
- Odată cu debutul actualei situații internaționale, dar și a pandemiei de COVID-19, portul Constanța a devenit principalul port cu deschidere la Marea Neagră dat fiind faptul că unul dintre competitorii direcți ai acestuia, respectiv portul Odessa, se află în imposibilitatea de a funcționa la parametrii normali, astfel că o parte din mărfurile descărcate anterior în portul Odessa ajung în portul Constanța.
- Sub aspectul mărfurilor ce au proveniență sau destinație Republica Moldova sau Ucraina, este de observat o creștere a volumului de mărfuri de 823,81% în cazul mărfurilor ce au proveniență sau destinație Republica Moldova și de 144,34% în cazul celor de proveniență sau destinație Ucraina.
- În primul trimestru al anului 2022, traficul de mărfuri a înregistrat o creștere de 11,52%, cea mai mare creștere fiind înregistrată la categoria echipamente, mașini (92,29%) și la categoria lemn (99,24%). La polul opus se află produsele metalice, care, în primul trimestru al anului 2022 au înregistrat o diminuare cu 99,84% comparativ cu primul trimestru al anului 2021.
- În primul trimestru al perioadei 2019-2022 este de remarcat și creșterea traficului de minerale brute prelucrate și a petrolului brut, cu procente care oscilează, în medie, între 7,8% (petrol brut) și 22,16% (minerale brute prelucrate).

Recomandări:

- ❖ **Creșterea alocărilor financiare de la bugetul național pentru lucrările de reparație și întreținere a liniilor de cale ferată din cadrul Portului Constanța.**

În actualul context geopolitic, când traficul de mărfuri din Portul Constanța a crescut, este vitală repunerea în funcțiune a liniilor de cale ferată care sunt închise din cauza stării tehnice necorespunzătoare. În caz contrar, blocarea portului va afecta economia națională prin perturbarea activității de import-export și, implicit, aprovizionarea cu materii prime și produse agro-alimentare.

- ❖ **Modernizarea liniilor de cale ferată din zona Portului Constanța, inclusiv electrificarea infrastructurii feroviare din port, ținând cont și de proiectele de investiții și planurile de dezvoltare ale operatorilor portuari.**

Potrivit “*Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*” elaborată de CE, traficul feroviar de marfă va crește cu 50 % până în 2030 și se va dubla până în 2050, comparativ cu anul 2015.

Astfel, modernizarea liniilor de cale ferată va mări capacitatea de deservire a fluxului de marfă provenit din port și va contribui la dezvoltarea transportului multimodal și la creșterea volumelor de trafic de marfă pe infrastructura feroviară.

- ❖ **Deblocarea liniilor de cale ferată din Portul Constanța, pe care sunt garate vagoane de marfă nefuncționale și a celor situate în imediata vecinătate a portului, în vederea creșterii capacității de staționare pentru fluidizarea traficului feroviar.**

Pentru preluarea trenurilor care sosesc în Portul Constanța și sporirea traficului de marfă, este necesară creșterea numărului de linii feroviare funcționale.

De asemenea, procesul de încărcare-descărcare a navelor necesită staționarea mijloacelor de transport rutier și feroviar, în imediata vecinătate a portului. Astfel, liniile de cale ferată din apropierea portului sunt suprasolicitate, ceea ce îngreunează transportul mărfurilor, deoarece trenurile staționează pe linia curentă, în vederea încărcării-descărcării.

- ❖ **Necesitatea modificării HG nr. 581/1998, pentru corelarea cu cadrul primar de reglementare.**

Ca urmare a modificării și completării Legii nr. 202/2016, este necesară modificarea HG nr. 581/1998, care trebuie armonizată cu actualul cadru primar de reglementare.

- ❖ **Realizarea de investiții privind dane specializate cu adâncimi mari**

Având în vedere faptul că traficul în Portul Constanța cunoaște un trend ascendent, mai ales în cazul navelor cu încărcături mari, o reprofilare continuă a danelor cu adâncimi mari în funcție de specificul mărfurilor ce ajung în port va duce la folosirea la capacitate maximă a terminalelor de depozitare existente pe teritoriul portuar și a maximizării potențialului portului.

- ❖ **Dezvoltarea zonei portului Constanța Sud în vederea susținerii creșterii traficului de mărfuri din categoria echipamente, mașini**

După cum se poate observa, cea mai mare creștere a traficului în primul trimestru al anului 2022 este cea înregistrată la categoria echipamente și mașini. Transportul și manipularea unor astfel de mărfuri se face cu precădere în dane specializate de tip Ro-Ro. Astfel, proiectarea și construirea unui nou terminal Ro-Ro în zona Constanța Sud ce ar include și o legătură cu infrastructura feroviară ar duce la o creștere susținută a traficului pe acest palier de mărfuri.

❖ **Dezvoltarea unui terminal GNL în Portul Constanța**

Având în vedere contextul internațional, faptul că România are acces limitat la rețeaua de gaz europeană și faptul că nu există un terminal GNL pe coasta de vest a Mării Negre, dezvoltarea unui terminal de GNL ar fi o investiție de importanță strategică pentru România.

❖ **Dezvoltarea unui terminal specializat de barje în Portul Constanța**

Având în vedere evoluția constantă a traficului de mărfuri la categoriile cereale, îngrășăminte, semințe uleioase și combustibili minerali solizi cât și faptul că acest tip de mărfuri sunt transportate cu precădere pe ambarcațiuni tip barjă, dezvoltarea unui terminal specializat pentru barje ce ar putea permite acostarea în siguranță a peste 200 de barje simultan ar duce la o creștere susținută a traficului pe acest palier de mărfuri.

❖ **Dezvoltarea legăturilor rutiere și feroviare ale *Insulei* din portul Constanța concomitent cu dezvoltarea de terminale multimodale specializate pe tipuri de mărfuri pe teritoriul acesteia**

Insula este situată în partea de sud-est a Portului Constanța. Întreaga suprafață a insulei este teren câștigat asupra mării, prin umpluturi cu material rezultat din dragaje și cu material adus din depozite. Suprafața totală a acesteia este de cca 241.000 mp, astfel că o investiție în dezvoltarea legăturilor acestui teren portuar nou cu infrastructura feroviară și rutieră existentă, concomitent cu dezvoltarea unor terminale multimodale specializate pe tipuri de mărfuri, s-ar traduce într-un câștig major și sustenabil pentru Portul Constanța. Realizarea proiectelor de investiții în conexiune cu noul Pachet Legislativ Fit for 55.

❖ **Analizarea la nivelul MTI, a oportunității de preluare a gestionării infrastructurii de transport de **servicii feroviare în Portul Constanța de către un singur administrator, respectiv CN APM SA, cu respectarea însă a reglementărilor în ceea ce privește siguranța feroviară.****

O astfel de gestionare ar permite o mai bună administrare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța, atât în ceea ce privește activitatea desfășurată, cât și tarifele percepute pentru accesul la infrastructura feroviară.

Glosar

Cargo - navă care transportă mărfuri generale (inclusiv containere).

Documentul de Referință al Rețelei - documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură, potrivit art.3, pct.10 al *Legii 202/2016*.

Entitate Responsabilă cu Întreținerea - o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 47 alin. (1) din *Directiva (UE) 2016/797*, potrivit art.3, pct.12 din *OUG 73/2019 privind siguranța feroviară*.

Federației Companiilor Portuare Private Europene și a Terminalelor – FePort - organizație care reunește 1200 de companii, care își desfășoară activitatea în porturi și în peste 425 de terminale din porturile maritime ale UE.

Infrastructură de servicii - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II la *Legea 202/2016*.

LFI- linie ferată industrială pe care se desfășoară operațiuni de transport feroviar, precum și servicii conexe sau adiacente acestora și care nu sunt administrate de Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.

IRG-Rail - Grupul Independent al Reglementatorilor din domeniul feroviar este rețeaua organismelor de reglementare feroviare independente care cuprinde, în prezent, 31 de țări europene, inclusiv România.

Militară - Navă construită și echipată pentru efectuarea de misiuni militare.

Nave tehnice - Nave care efectuează servicii portuare în porturile administrate de C.N. APM S.A. Constanța: ex. macara plutitoare, tanc de bunkeraj, dragă, șalandă, gabară, elevator plutitor, platformă petrolieră, platformă plutitoare pe flotor, derocator, ponton, pod plutitor, navă de aprovizionare, navă pentru depoluare, navă de scafandri, doc plutitor, pilotină, șalupă, remorcher.

Operator al unei infrastructuri de servicii - orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea și acordarea accesului la o infrastructură de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii operatorilor de transport feroviar prevăzute la pct. 2-4 din Anexa nr. II la *Legea 202/2016*.

Pasager - Navă înregistrată pentru a transporta în exclusivitate pasageri și efectele lor (bagaje, automobile personale și autocare).

Portcontainer - Navă a cărei construcție este în totalitate sau parțial celulară sau o navă care poate fi folosită în mod alternativ ca portcontainer sau care încarcă exclusiv marfă containerizată.

Profit rezonabil - o rată a rentabilității capitalului propriu, care nu poate depăși 3% și care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii, potrivit art. 31 alin. (7) din *Legea nr. 202/2016*.

RoRo/Ferryboat - Navă care transportă mijloace de transport pe roți (auto - inclusiv șoferi, vagoane – inclusiv însoțitori) și containere.

Solicitant - o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007* și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial, potrivit art.3 pct.19 din *Directiva 34/2012*.

Tanc - navă care transportă mărfuri lichide, inclusiv produse petroliere și chimice.

Vrachier - navă care transportă mărfuri de masă solide în vrac (bulk carrier).

Nave LNG - Nave ce transportă în principal metan.

Nave LPG - Nave ce transportă în principal gaze petroliere lichefiate.

Animalier - Navă de transport animale vii

Barjă - este o navă cu fundul plat cu sau fără propulsie proprie, utilizată pentru transportul mărfurilor grele pe căile navigabile sau pentru intervenții tehnice marine.

Pavilion - este un termen specific naval sub care sunt denumite, în general, mijloacele folosite la bord ca simboluri pentru indicarea naționalității navei, marcarea prezenței la bord a unei personalități, semnalizare, pavoazare etc.

UTB - Unitate de măsură pentru tonajul brut al navelor care reprezintă volumul total al spațiilor închise de la bordul unei nave.

Cabotaj - este un termen naval prin care se înțelege transportul maritim care se execută de-a lungul coastelor până la o distanță maximă de 100 mile spre larg.

GNL - Gaz natural lichefiat este un lichid fără impurități, icolor și netoxic, care se formează în urma răcirii gazului metan la aproximativ – 162 °C și se poate folosi drept carburant pentru vehicule de transport marfă și vapoare.



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” - S.A.

Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI : RO 11054529

Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București, România

www.cfr.ro; e-mail: OfficeCFR@cfr.ro; cod poștal: 010873



F 1

ANEXA 1

Constanța Port Zona A

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Constanța Port Zona A	Primiri - Expedieri	1	Acumulare /Manevră		I.S. 1
2	Constanța Port Zona A	Primiri - Expedieri	2	Acumulare /Manevră		I.S. 1
3	Constanța Port Zona A	Primiri - Expedieri	3	Acumulare /Manevră		I.S. 1
4	Constanța Port Zona A	Primiri - Expedieri	4	Acumulare /Manevră		I.S. 1
5	Constanța Port Zona A	Spalari Vagoane	1	Manevra		I.S. 1
6	Constanța Port Zona A	Spalari Vagoane	2	Manevra		I.S. 1
7	Constanța Port Zona A	Spalari Vagoane	3	Manevra		I.S. 1
8	Constanța Port Zona A	Spalari Vagoane	4	Manevra		I.S. 1
9	Constanța Port Zona A	Spalari Vagoane	5	Manevra		I.S. 1
10	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	1	Acumulare /Manevră		I.S. 1
11	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	2	Acumulare /Manevră		I.S. 1
12	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	3	Acumulare /Manevră		I.S. 1
13	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	4	Acumulare /Manevră		I.S. 1
14	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	5	Acumulare /Manevră		I.S. 1
15	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	6	Acumulare /Manevră		I.S. 1
16	Constanța Port Zona A	Triaj Portul Nou	7	Acumulare /Manevră		I.S. 1
17	Constanța Port Zona A	Triaj Mare	1	Acumulare/Manevră		I.S. 1
18	Constanța Port Zona A	Triaj Mare	2	Acumulare/Manevră		I.S. 1
19	Constanța Port Zona A	Triaj Mare	3	Acumulare/Manevră		I.S. 1
20	Constanța Port Zona A	Triaj Mare	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
21	Constanța Port Zona A	Triaj Mic	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
22	Constanța Port Zona A	Triaj Betonaj	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
23	Constanța Port Zona A	Triaj Betonaj	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
24	Constanța Port Zona A	Triaj Betonaj	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
25	Constanța Port Zona A	Triaj Betonaj	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
26	Constanța Port Zona A	Triaj Betonaj	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
27	Constanta Port Zona A	Antrepozite	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
28	Constanta Port Zona A	Antrepozite	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
29	Constanta Port Zona A	Antrepozite	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
30	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
31	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
32	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
33	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
34	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
35	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
36	Constanta Port Zona A	Cheul de Nord	8	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
37	Constanta Port Zona A	Cherestea 6	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
38	Constanta Port Zona A	Cheu genovez	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
39	Constanta Port Zona A	Cheu genovez	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
40	Constanta Port Zona A	Gara maritima	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
41	Constanta Port Zona A	Gara maritima	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
42	Constanta Port Zona A	Gara maritima	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
43	Constanta Port Zona A	Gara maritima	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
44	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	1	Acumulare /Manevră		I.S. 1
45	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	2	Acumulare /Manevră		I.S. 1
46	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	3	Acumulare /Manevră		I.S. 1
47	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	4	Acumulare /Manevră		I.S. 1
48	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	5	Acumulare /Manevră		I.S. 1
49	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	6	Acumulare /Manevră		I.S. 1
50	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	7	Acumulare /Manevră		I.S. 1
51	Constanta Port Zona A	Triaj Port Vechi	8	Acumulare /Manevră		I.S. 1
52	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	1	Acumulare/Manevră		I.S. 1
53	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	2	Acumulare/Manevră		I.S. 1
54	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	3	Acumulare/Manevră		I.S. 1
55	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
56	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	5	Acumulare/Manevră		I.S. 1
57	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 1	6	Acumulare/Manevră		I.S. 1
58	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	1	Acumulare/Manevră		I.S. 1
59	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	2	Acumulare/Manevră		I.S. 1

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
60	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	3	Acumulare/Manevră		I.S. 1
61	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
62	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	5	Acumulare/Manevră		I.S. 1
63	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 2	6	Acumulare/Manevră		I.S. 1
64	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	1	Acumulare/Manevră		I.S. 1
65	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	2	Acumulare/Manevră		I.S. 1
66	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	3	Acumulare/Manevră		I.S. 1
67	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
68	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	5	Acumulare/Manevră		I.S. 1
69	Constanta Port Zona A	Triaj Siloz 3	6	Acumulare/Manevră		I.S. 1
70	Constanta Port Zona A	Ceremag	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
71	Constanta Port Zona A	Ceremag	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
72	Constanta Port Zona A	Ceremag	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
73	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
74	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
75	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
76	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
77	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
78	Constanta Port Zona A	Cheu cereale	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
79	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	1	Acumulare/Manevră		I.S. 1
80	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	2	Acumulare/Manevră		I.S. 1
81	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	3	Acumulare/Manevră		I.S. 1
82	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	4	Acumulare/Manevră		I.S. 1
83	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	5	Acumulare/Manevră		I.S. 1
84	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	6	Acumulare/Manevră		I.S. 1
85	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	7	Acumulare/Manevră		I.S. 1
86	Constanta Port Zona A	Triaj Mol 1	8	Acumulare/Manevră		I.S. 1
87	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
88	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
89	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
90	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
91	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	Tg 1	Manevra		I.S. 1
92	Constanta Port Zona A	Dana Mol 1	Tg 2	Manevra		I.S. 1

Constanta Port Zona B

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Constanta Port Zona B	FADS	0F	Remizat loc OTF		I.S. 1
2	Constanta Port Zona B	FADS	1F	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
3	Constanta Port Zona B	FADS	2F	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
4	Constanta Port Zona B	FADS	3F	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
5	Constanta Port Zona B	FADS	4F	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
6	Constanta Port Zona B	FADS	5F	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
7	Constanta Port Zona B	B2	1B2	ACUM+EXPED	P	
8	Constanta Port Zona B	B2	2B2	ACUM+EXPED	P	
9	Constanta Port Zona B	B2	3B2	ACUM+EXPED	P	
10	Constanta Port Zona B	B2	4B2	ACUM+EXPED	P	
11	Constanta Port Zona B	B2	5B2	ACUM+EXPED	P	
12	Constanta Port Zona B	B2	6B2	ACUM+EXPED	P	
13	Constanta Port Zona B	B2	7B2	ACUM+EXPED	P	
14	Constanta Port Zona B	B2	8B2	ACUM+EXPED	P	
15	Constanta Port Zona B	B2	9B2	ACUM+EXPED	P	
16	Constanta Port Zona B	B2	10B2	ACUM+EXPED	P	
17	Constanta Port Zona B	B2	11B2	ACUM+EXPED	P	
18	Constanta Port Zona B	B2	12B2	ACUM+EXPED	P	
19	Constanta Port Zona B	B2	13B2	ACUM+EXPED	P	
20	Constanta Port Zona B	B2	14B2	ACUM+EXPED	P	
21	Constanta Port Zona B	A1	1A1	PRIMIRE	P	
22	Constanta Port Zona B	A1	2A1	PRIMIRE	P	
23	Constanta Port Zona B	A1	3A1	PRIMIRE	P	
24	Constanta Port Zona B	A1	4A1	PRIMIRE	P	
25	Constanta Port Zona B	A1	5A1	PRIMIRE	P	
26	Constanta Port Zona B	A1	6A1	PRIMIRE	P	
27	Constanta Port Zona B	A1	7A1	PRIMIRE	P	
28	Constanta Port Zona B	A1	8A1	PRIMIRE - EXPEDIERE	P	
29	Constanta Port Zona B	A1	9A1	PRIMIRE	P	
30	Constanta Port Zona B	A2	1A2	MANEVRA		I.S. 1
31	Constanta Port Zona B	A2	2A2	MANEVRA		I.S. 1
32	Constanta Port Zona B	A2	3A2	MANEVRA		I.S. 1
33	Constanta Port Zona B	A2	4A2	MANEVRA		I.S. 1
34	Constanta Port Zona B	A2	5A2	MAN+ACUM		I.S. 1
35	Constanta Port Zona B	A2	6A2	MAN+ACUM		I.S. 1
36	Constanta Port Zona B	B1	1B1	MANEVRA		I.S. 1
37	Constanta Port Zona B	B1	2B1	MANEVRA		I.S. 1
38	Constanta Port Zona B	B1	3B1	MANEVRA		I.S. 1
39	Constanta Port Zona B	B1	4B1	MANEVRA		I.S. 1
40	Constanta Port Zona B	B1	5B1	MANEVRA		I.S. 1
41	Constanta Port Zona B	B1	6B1	MANEVRA		I.S. 1
42	Constanta Port Zona B	B1	7B1	MAN+ACUM		I.S. 1
43	Constanta Port Zona B	B1	8B1	MAN+ACUM		I.S. 1
44	Constanta Port Zona B	B1	9B1	MAN+ACUM		I.S. 1

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
45	Constanta Port Zona B	B1	10B1	MAN+ACUM		I.S. 1
46	Constanta Port Zona B	B1	11B1	MAN+ACUM		I.S. 1
47	Constanta Port Zona B	B1	12B1	MAN+ACUM		I.S. 1
48	Constanta Port Zona B	B1	13B1	MAN+ACUM		I.S. 1
49	Constanta Port Zona B	B1	14B1	MAN+ACUM		I.S. 1
50	Constanta Port Zona B	B1	15B1	MAN+ACUM		I.S. 1
51	Constanta Port Zona B	B1	16B1	MAN+ACUM		I.S. 1
52	Constanta Port Zona B	B1	17B1	MANEVRA		I.S. 1
53	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	1	MANEVRA		I.S. 1
54	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	2	MANEVRA		I.S. 1
55	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	3	MANEVRA		I.S. 1
56	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	4	MANEVRA		I.S. 1
57	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	5	MANEVRA		I.S. 1
58	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	6	MANEVRA		I.S. 1
59	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	7	MAN+ACUM		I.S. 1
60	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	8	MAN+ACUM		I.S. 1
61	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	9	MAN+ACUM		I.S. 1
62	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	10	MAN+ACUM		I.S. 1
63	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	11	MAN+ACUM		I.S. 1
64	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	12	MAN+ACUM		I.S. 1
65	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	13	MAN+ACUM		I.S. 1
66	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	14	MAN+ACUM		I.S. 1
67	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	1	MAN+ACUM		I.S. 1
68	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	2	MANEVRA		I.S. 1
69	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	3	MANEVRA		I.S. 1
70	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	4	MANEVRA		I.S. 1
71	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	5	MANEVRA		I.S. 1
72	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	6	MANEVRA		I.S. 1
73	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	7	MANEVRA		I.S. 1
74	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	8	MAN+ACUM		I.S. 1
75	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	9	MAN+ACUM		I.S. 1
76	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	10	MAN+ACUM		I.S. 1
77	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	11	MAN+ACUM		I.S. 1
78	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	12	MAN+ACUM		I.S. 1
79	Constanta Port Zona B	Triaj Nou (zona II)	13	MAN+ACUM		I.S. 1
80	Constanta Port Zona B	Linii dana 35-38	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
81	Constanta Port Zona B	Linii dana 35-38	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
82	Constanta Port Zona B	Linii dana 35-38	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
83	Constanta Port Zona B	Linii dana 35-38	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
84	Constanta Port Zona B	Linii dana 35-38	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
85	Constanta Port Zona B	Linii dana 40-43	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
86	Constanta Port Zona B	Linii dana 40-43	7	Încărcare/Descărcare		I.S. 2

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
87	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
88	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
89	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
90	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
91	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
92	Constanta Port Zona B	Linii dana 44	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
93	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	1	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
94	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	2	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
95	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	3	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
96	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	4	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
97	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	5	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
98	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	6	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
99	Constanta Port Zona B	Linii dana 45-48	7	Încărcare/Descărcare		I.S. 2
100	Constanta Port Zona B	B1	Tragere 1	MANEVRA		I.S. 1
101	Constanta Port Zona B	B1	Tragere 2	MANEVRA		I.S. 1
102	Constanta Port Zona B	B1	Tragere 3	MANEVRA		I.S. 1
103	Constanta Port Zona B	B1	Tragere 4	MANEVRA		I.S. 1
104	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	Tragere 1	MANEVRA		I.S. 1
105	Constanta Port Zona B	Triaj Vechi (zona III)	Tragere 2	MANEVRA		I.S. 1
106	Constanta Port Zona B	B2	Tragere 1	MANEVRA		I.S. 1

Constanta Port Mol V

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	1M	Prim./Exp.	P	
2	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	2M	Prim./Exp.	P	
3	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	3M	Prim./Exp.	P	
4	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	4M	EXP	P	
5	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	5M	EXP	P	
6	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	6M	Prim./Exp.	P	
7	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	7M	MANEVRA		I.S. 1
8	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	8M	Prim./Exp.	P	
9	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	9M	Exp.	P	
10	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	10M	Exp.	P	
11	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	11M	Prim./Exp.	P	
12	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	1Z	Prim./Exp.	P	
13	Constanta Port MOL V	Grupa Mol	2Z	Prim./Exp	P	
14	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	3T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
15	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	4T	Acumulare/Manevra		I.S. 1

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
16	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	5T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
17	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	6T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
18	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	7T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
19	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	8T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
20	Constanta Port MOL V	Triaj Zona V A	9T	Acumulare/Manevra		I.S. 1
21	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	1D	Inc./Desc.		I.S. 2
22	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	2D	Inc./Desc.		I.S. 2
23	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	7D	Manevra		I.S. 1
24	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	8D	Manevra		I.S. 1
25	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	8F	Manevra		I.S. 1
26	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	9F	Acumulare/Manevra		I.S. 1
27	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	9D	Acumulare/Manevra		I.S. 1
28	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	10D	Manevra		I.S. 1
29	Constanta Port MOL V	Inc.-Desc.	11D	Manevra		I.S. 1
30	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	1	Manevra		I.S. 1
31	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	2	Acumulare/Manevra		I.S. 1
32	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	3	Acumulare/Manevra		I.S. 1
33	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	4	Acumulare/Manevra		I.S. 1
34	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	5	Acumulare/Manevra		I.S. 1
35	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	6	Acumulare/Manevra		I.S. 1
36	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	7	Acumulare/Manevra		I.S. 1
37	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	8	Acumulare/Manevra		I.S. 1
38	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	9	Acumulare/Manevra		I.S. 1
39	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	10	Acumulare/Manevra		I.S. 1
40	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	11	Acumulare/Manevra		I.S. 1
41	Constanta Port MOL V	Triaj Zona IV	12	Acumulare/Manevra		I.S. 1
42	Constanta Port MOL V	Danele 55-57	1D	Inc./Desc.		I.S. 2
43	Constanta Port MOL V	Danele 55-57	2D	Inc./Desc.		I.S. 2
44	Constanta Port MOL V	Danele 55-57	2BIS	Inc./Desc.		I.S. 2
45	Constanta Port MOL V	Danele 55-57	3D	Inc./Desc.		I.S. 2
46	Constanta Port MOL V	Danele 55-57	4D	Inc./Desc.		I.S. 2
47	Constanta Port MOL V	Danele 58-62	1D	Inc./Desc.		I.S. 2
48	Constanta Port MOL V	Danele 58-62	2D	Inc./Desc.		I.S. 2

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
49	Constanta Port MOL V	Danele 58-62	3D	Inc./Desc.		I.S. 2
50	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	1	Acumulare/Manevra		I.S. 1
51	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	2	Acumulare/Manevra		I.S. 1
52	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	3	Acumulare/Manevra		I.S. 1
53	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	4	Acumulare/Manevra		I.S. 1
54	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	5	Manevra		I.S. 1
55	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	6	Acumulare/Manevra		I.S. 1
56	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	7	Manevra		I.S. 1
57	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	9	Manevra		I.S. 1
59	Constanta Port MOL V	Triaj Zona III	10	Manevra		I.S. 1
60	Constanta Port MOL V	Danele 49-52	1D	Inc./Desc.		I.S. 2
61	Constanta Port MOL V	Danele 49-52	2D	Inc./Desc.		I.S. 2
62	Constanta Port MOL V	Danele 49-52	3D	Inc./Desc.		I.S. 2
63	Constanta Port MOL V	Danele 49-52	4D	Inc./Desc.		I.S. 2
64	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	1C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
65	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	2C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
66	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	3C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
67	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	4C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
68	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	5C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
69	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	6C	Acumulare/Manevra		I.S. 1
70	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	7C	Descarcare		I.S. 2
71	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	8C	Incarcare		I.S. 2
72	Constanta Port MOL V	Grupa Chimpex	Tragere	Manevra		I.S. 1
73	Constanta Port MOL V	MAN	1	Incarcare		I.S. 2
74	Constanta Port MOL V	MAN	2	Incarcare		I.S. 2

Constanta Port Terminal Ferryboat

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	1	Manevra		I.S. 1
2	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	2	Acum/manevra		I.S. 1
3	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	3	Acum/manevra		I.S. 1
4	Constanta Port Terminal	CFR	4	Acum/manevra		I.S. 1

	Ferryboat					
5	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	5	Acum/manevra		I.S. 1
6	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	6	Prim /exp	P	
7	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	7	Prim /exp	P	
8	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	8	Prim /exp	P	
9	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	18	Manevra		I.S. 1
10	Constanta Port Terminal Ferryboat	CFR	19	Manevra		I.S. 1

Agigea Nord

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Agigea Nord	Primire - expediere	2	Primiri - expedieri	P	
2	Agigea Nord	Primire - expediere	3	Primiri - expedieri	P	
3	Agigea Nord	Primire - expediere	4	Primiri - expedieri	P	
4	Agigea Nord	Primire - expediere	5	Primiri - expedieri	P	
5	Agigea Nord	Primire - expediere	6	Primiri - expedieri	P	
6	Agigea Nord	Primire - expediere	7	Primiri - expedieri	P	

Agigea Ecluză

Nr. crt	Statia	Grupa de linii	Nr. liniei	Afectare	Pachet minim	Infrastructuri de servicii
1	Agigea Ecluza	Primire - expediere	1	Primire/expediere	P	
2	Agigea Ecluza	Primire - expediere	2	Primire/expediere	P	
3	Agigea Ecluza	Agigea Sud	1	Manevra		I.S. 1
4	Agigea Ecluza	Agigea Sud	2	Manevra		I.S. 1
5	Agigea Ecluza	Agigea Sud	3	Manevra		I.S. 1
6	Agigea Ecluza	Agigea Sud	4	Manevra		I.S. 1
7	Agigea Ecluza	Agigea Sud	5	Manevra		I.S. 1

NOTA

I.S. 1	Stationare operativa material rulant
	Manevra vehicule feroviare
	Acces convoaie manevra la / de la infrastructura CFR

I.S. 2	Stationare la incarcare-descarcare
	Manevra vehicule feroviare

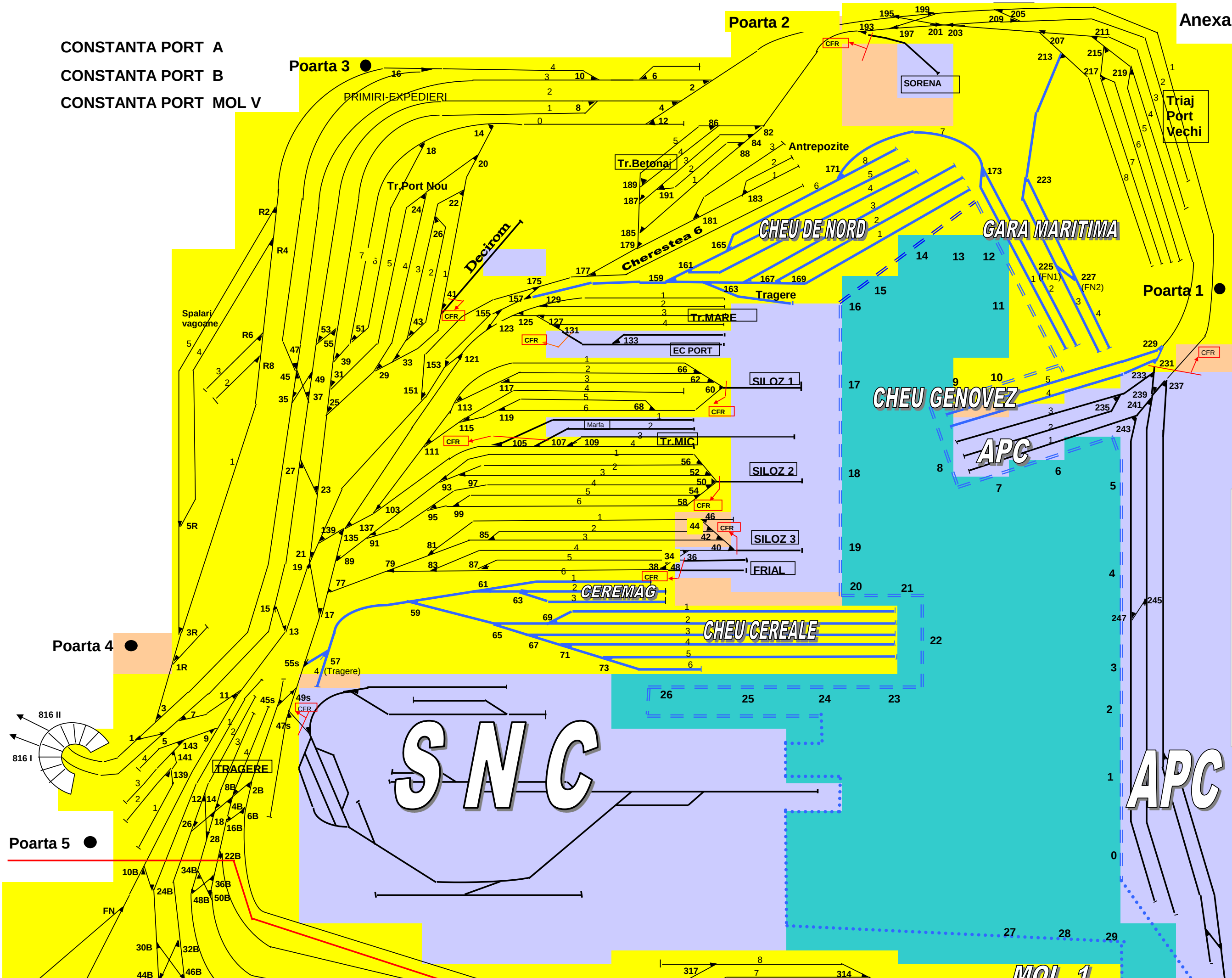
Anexa 2 - Dispozitive de linii ferate industriale administrate de C.N APM S.A Constanța

Nr. crt.	Dispozitiv liniei ferată industrială	Nr. linii de cale ferată	Lungime totală
1	Digul de Nord	2	2893,24 m
2	Danele 0-7	4	1804,96 m
3	Danele 6-7	2	585,43 m
4	Danele 102-103	6	1615,00 m
5	Agigea Nord – Convex	22	18.394,65 m
6	Portul de Lucru	8	3025,58 m
7	Zona Liberă	6	2562,40 m
8	Stația Ferry-Boat	17	13.572,53 m, din care 4 linii cu o lungime de 2145,00 m sunt închiriate de C.N APM S.A Constanța la DP World- CSCT terminal containere (Mol II Sud)
9	Poarta 10 Port Constanța	5	979,31 m
10	Mol I Sud	22	14.700 m, închiriat de C.N APM S.A Constanța la DB Schenker Logistics România S.A, Silotrans și CHS-Silotrans SRL

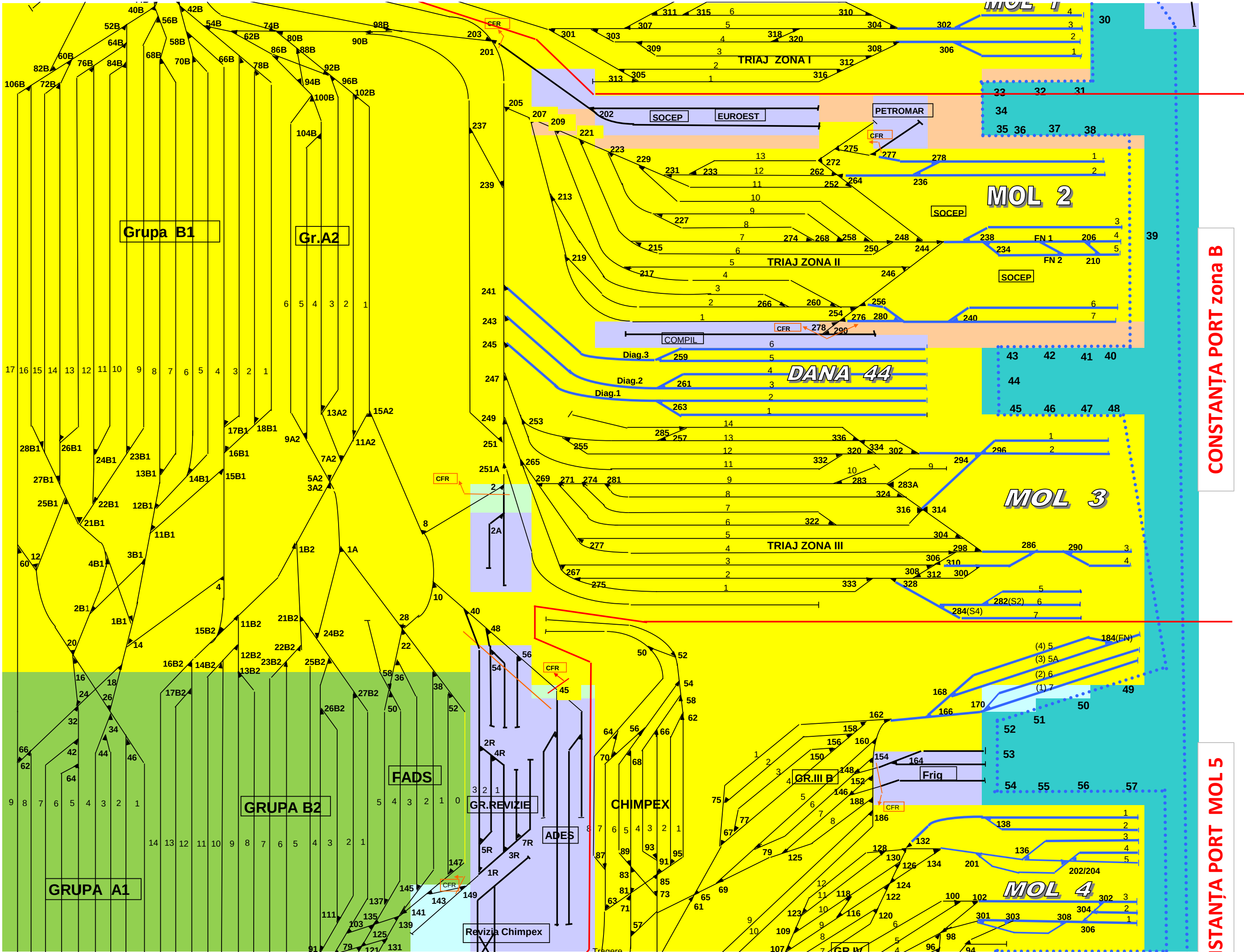
Sursa: informații CN APMC

CONSTANTA PORT A
CONSTANTA PORT B
CONSTANTA PORT MOL V

Anexa 18.1

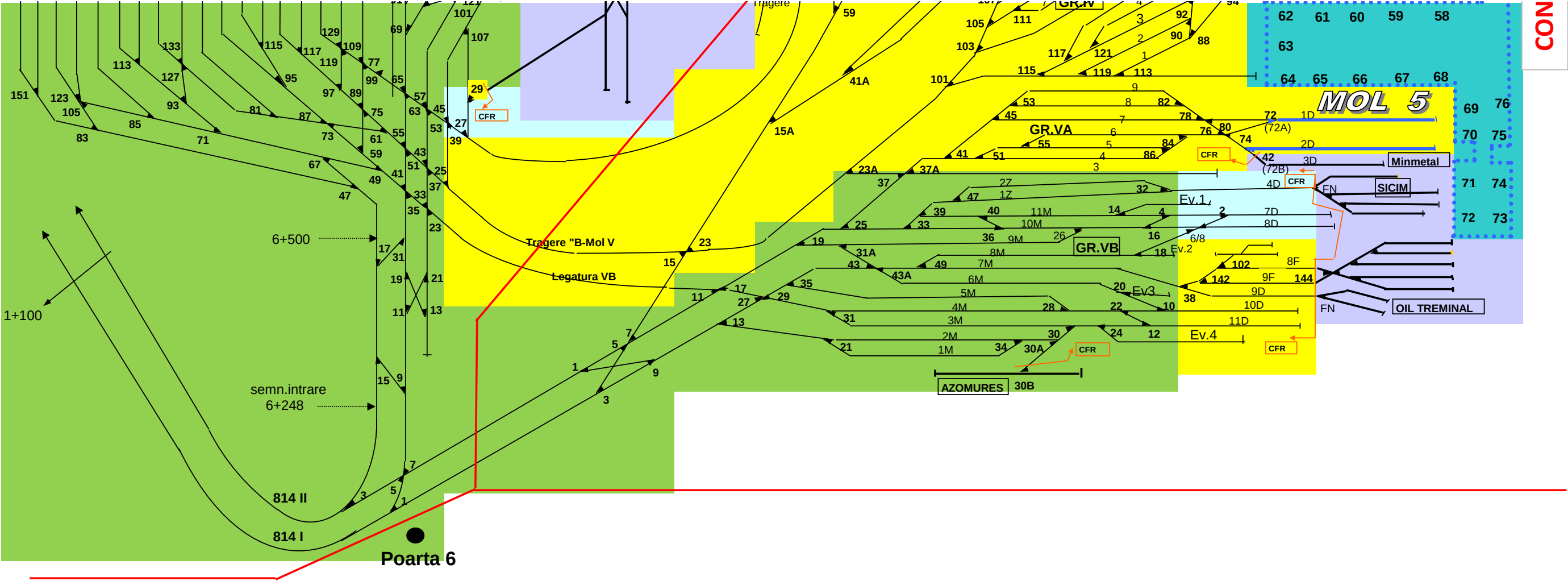


CONSTANȚA PORT zona A



CONSTANȚA PORT zona B

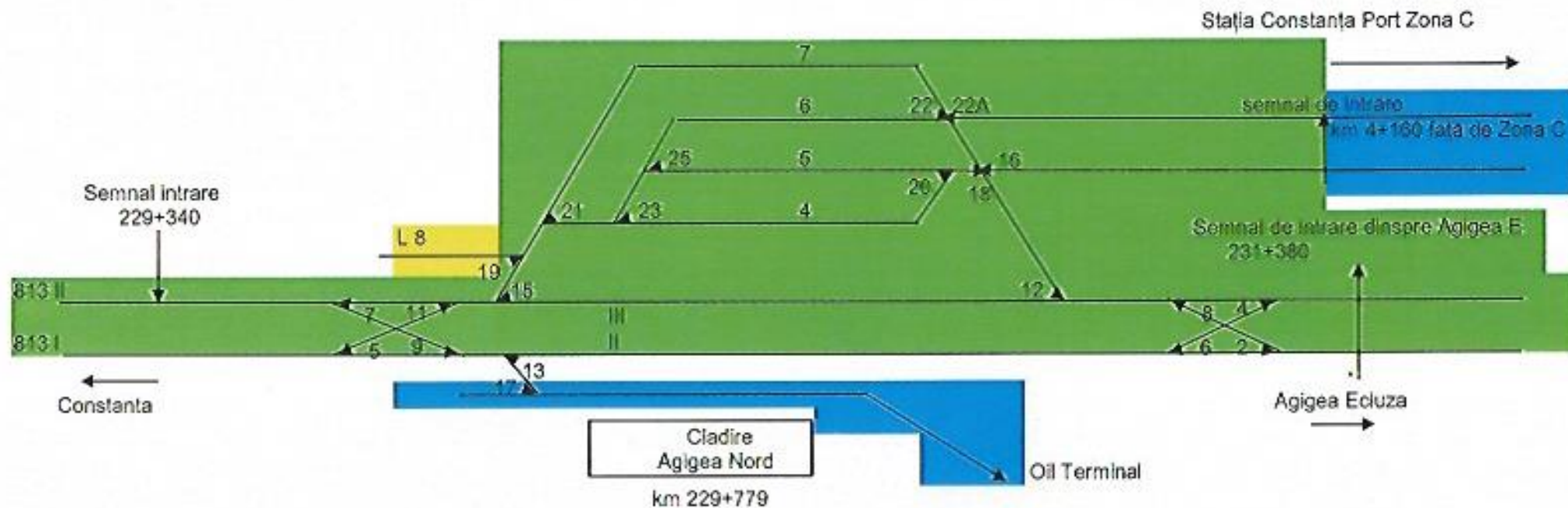
STANȚA PORT MOL 5



- infrastructura publica, inclusa in pachetul minim
- infrastructura de servicii administrata de CFR
- infrastructura de servicii administrata de terti

STATIA AGIGEA NORD

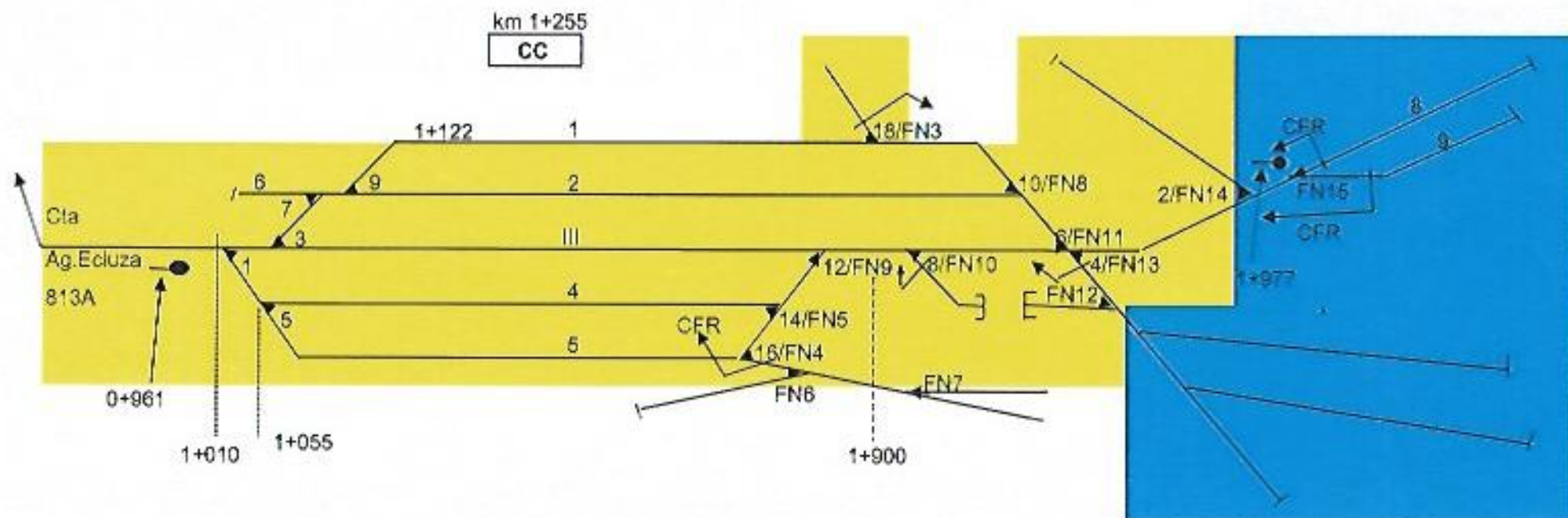
Anexa 18.2



- infrastructura publica, inclusa in pachetul minim
- infrastructura de servicii administrata de CFR
- infrastructura de servicii administrata de terti

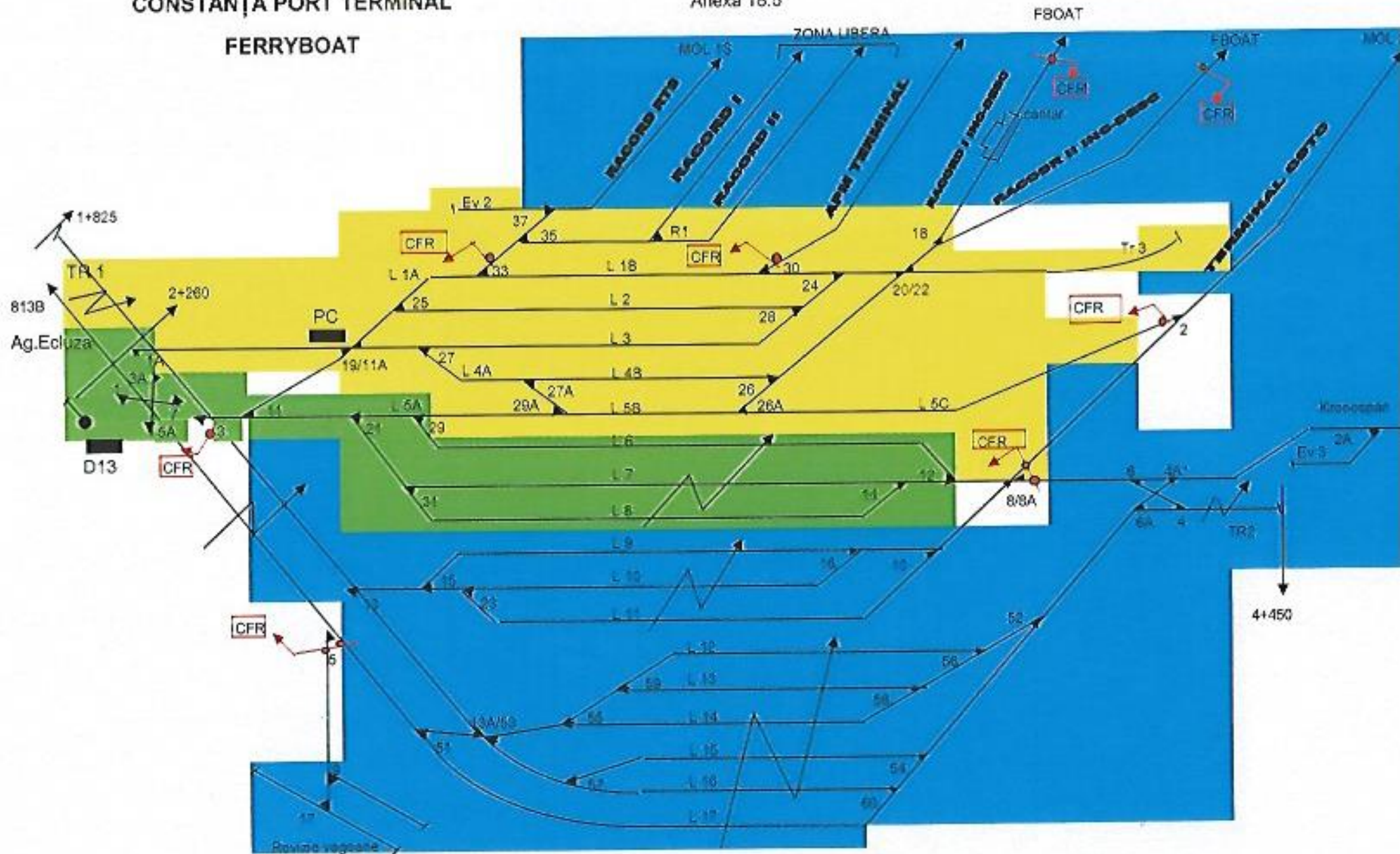
AGIGEA SUD

Anexa 18.4



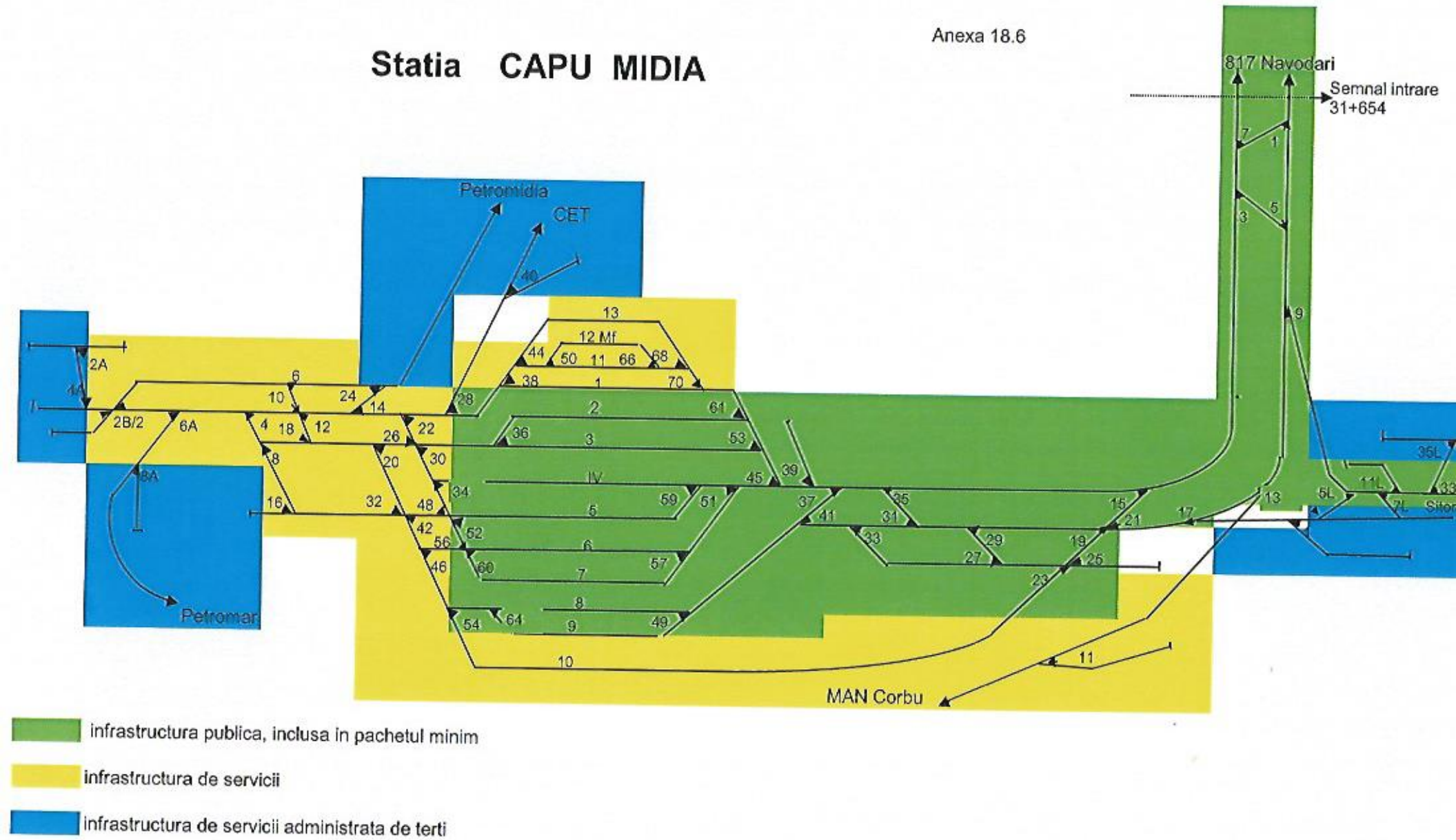
FERRYBOAT

Anexa 18.5



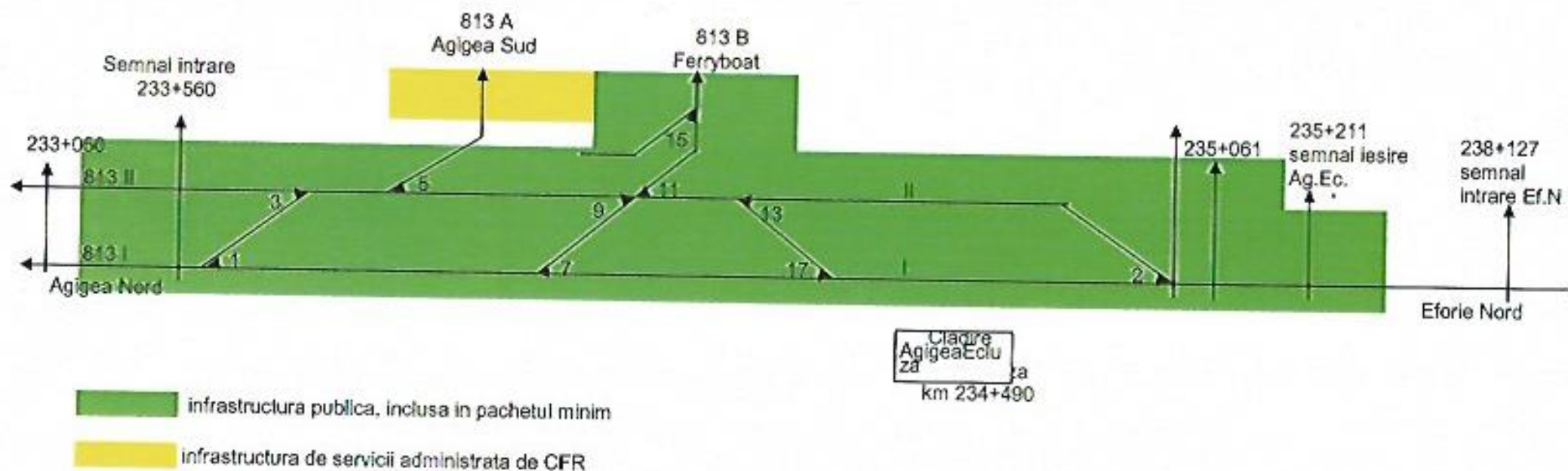
-  infrastructura publica, inclusa in pachetul minim
 infrastructura de servicii administrata de CFR
 infrastructura de servicii administrata de terti

Statia CAPU MIDIA



HM AGIGEA ECLUZA

Anexa 18.3





DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2023

ANEXA 21 **TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE DE CFR**

Valabilitate: 11.12.2022 – 09.12.2023

Versiune: 12.0.0

Actualizare: 04.04.2022



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

Cuprins

1. Tariful pentru Utilizarea Infrastructurii (TUI)	3
1.1 Valoarea elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI.....	3
1.2 Exemplificări.....	4
1.3 Facilități acordate de CFR.....	4
2. Tarife pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii.....	5
2.1 Tarif pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare	5
2.2 Tarif pentru închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații/automate emitere bilete	5
2.3 Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR.....	5
2.4 Tarif de manevră a vehiculelor feroviare.....	5
2.5 Tarif de staționare operativă a materialului rulant.....	6
2.6 Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant.....	6
2.7 Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor	6
2.8 Tarife pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației.....	7
2.9 Tariful pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației.....	7
3. Tarife pentru serviciile suplimentare efectuate de CFR, la solicitarea OTF	9
3.1 Tarif pentru transporturi excepționale	9
3.2 Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale	9
4. Tarife pentru serviciile auxiliare efectuate de CFR	10
4.1 Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor.....	10
4.2 Tariful (comisionul) pentru serviciul de emitere a legitimațiilor de călătorie	10
5. Alte tarife	11
5.1 Tarif pentru conducerea operativă a circulației trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate.....	11
5.2 Tarife de bază pentru întocmirea de trase.....	11
5.3 Tarif pentru efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcăre	11
5.4 Tarif pentru întreruperea suspendării activității de mișcare	12

1. TARIFUL PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII (TUI)

(servicii în conformitate cu pct.1 din Anexa II - Legea nr.202/2016)

1.1 Valoarea elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI

Trafic de marfă

Elemente tarifare de bază pentru TUI	Tarif de bază			
Elemente tarifare în funcție de tonajul trenului	Tarif pe tren kilometru în funcție de tonaj (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Secții electrificate (Ttse)	1,11	1,11	1,11	1,11
Secții neelectrificate (Ttsn)	4.65	4.35	4.23	4.00
Tonaj minim (Tmin)	60	60	60	60
Factor de tonaj (Ft)	0.00025	0.00025	0.00025	0.00025
Elemente tarifare în funcție de distanța parcursă	Tarif pe tren kilometru în funcție de distanță (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Circulație (Tc)	8.49	8.22	8.03	7.59

Trafic de călători

Elemente tarifare de bază pentru TUI	Tarif de bază			
Elemente tarifare în funcție de tonajul trenului	Tarif pe tren kilometru în funcție de tonaj (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Secții electrificate (Ttse)	1,11	1,11	1,11	1,11
Secții neelectrificate (Ttsn)	4.70	4.39	4.25	4.00
Tonaj minim (Tmin)	60	60	60	60
Factor de tonaj (Ft)	0.00014	0.00014	0.00014	0.00014
Elemente tarifare în funcție de distanța parcursă	Tarif pe tren kilometru în funcție de distanță (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Circulație (Tc)	4.54	4.34	4.29	4.18

1.2 Exemplificări

Exemplificări ale unor valori de TUI [lei/tren-km] pe ntru serviciile din pachetul minim in funcție de categoria de linie și de tonajul trenului, pentru un km:

a) trafic de marfă

CATEGORIA LINIEI	D							C							B							A						
Tone brute/tren	60	500	1000	1500	2000	2500	3000	60	500	1000	1500	2000	2500	3000	60	500	1000	1500	2000	2500	3000	60	500	1000	1500	2000	2500	3000
TUI linie electrificată	12,35	12,87	13,47	14,06	14,66	15,25	15,85	13,06	13,61	14,24	14,87	15,50	16,13	16,76	13,38	13,95	14,59	15,24	15,88	16,53	17,17	13,98	14,58	15,27	15,96	16,64	17,33	18,02
TUI linie neelectrificată	11,59	12,03	12,53	13,03	13,53	14,03	14,53	12,26	12,73	13,25	13,78	14,31	14,84	15,37	12,57	13,05	13,59	14,14	14,68	15,22	15,77	13,14	13,65	14,23	14,81	15,40	15,98	16,56

b) trafic de călători

CATEGORIA LINIEI	D							C							B							A						
Tone brute/tren	60	100	200	300	400	500	600	60	100	200	300	400	500	600	60	100	200	300	400	500	600	60	100	200	300	400	500	600
TUI linie electrificată	8,94	8,97	9,03	9,10	9,17	9,23	9,30	9,34	9,37	9,44	9,51	9,58	9,65	9,72	9,57	9,57	9,64	9,71	9,79	9,86	9,93	10,08	10,11	10,19	10,27	10,34	10,42	10,50
TUI linie neelectrificată	8,18	8,20	8,26	8,31	8,37	8,43	8,48	8,54	8,56	8,62	8,68	8,74	8,80	8,86	8,73	8,75	8,82	8,88	8,94	9,00	9,06	9,24	9,27	9,33	9,40	9,46	9,53	9,60

1.3 Facilități acordate de CFR

CFR acordă OTF următoarele facilități la TUI:

- reduceri ale TUI pe baza unor convenții încheiate între CFR și OTF, valabile pe durata contractului de acces, după cum urmează:
 - cu 33% pentru trenurile complete în trafic intermodal;

2. TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE IN CADRUL INFRASTRUCTURILOR DE SERVICII

(servicii în conformitate cu pct.2 din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

2.1 Tarif pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (a) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Tariful pentru opririle comerciale ale trenurilor în stații și haltele de mișcare cuprinde costurile privind:

- a) energia electrică,
- b) panourile de afișaj,
- c) sonorizarea

T = 1,51 LEI / oprire

2.2 Tarif pentru închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații/automate emitere bilete

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (a) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Tarifele pentru închirierea spațiilor pentru:

- a) serviciile de emitere a biletelor, **T_a = 23,18 LEI/mp/lună;**
- b) serviciile de informare-birouri de informații, **T_b = 23,18 LEI/mp/lună;**
- c) serviciile de emitere a biletelor prin automate, **T_c = 132,46 LEI/mp/lună,**

sunt stabilite prin Dispoziția Directorului General CNCF "CFR" S.A. nr. 281/20.12.2018 și prin Procedura de sistem cod 0-7.1-28 - Activitatea de exploatare comercială, utilizare și valorificare prin închiriere a patrimoniului privat al CNCF CFR SA și pentru gestionarea, administrarea, utilizarea și valorificarea prin închiriere a fondului locativ al CNCF CFR SA și a terenului aferent acestuia .

2.3 Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (c) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

T = 6,09 LEI/ convoi km.

Tariful se aplică pentru distanța de la linia de unde este expediat convoiul, până la macazul de racord (ramificație) la infrastructura feroviară CFR, indiferent de numărul de vehicule din convoi.

Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant motor.

2.4 Tarif de manevră a vehiculelor feroviare

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (c) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

T = 12,96 lei/operație de manevră.

Prin operație de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop (de exemplu: manevra de introducere/scoatere a locomotivei pe/de la tren, manevra pentru darea afară a unui vagon defect din tren, manevră de atașare grup vagoane, etc.), indiferent de numărul de vehicule din convoaiele de manevră din cadrul operației de manevră.

Prin vehicul se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

2.5 Tarif de staționare operativă a materialului rulant

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (d) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Cuprinde:

- tarif staționare vagon
T = 0,58 lei/vagon oră;
- tarif staționare MR motor
T = 0,97 lei/MR motor oră

Tariful se aplică după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

Prin MR se înțelege material rulant motor (locomotive, automotoare, rame, etc.)

2.6 Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (d) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

T = 2,00 lei/vagon zi .

Tariful se aplică pentru vagoanele cu staționare mai mare de 30 zile, în urma acceptului CFR SA, după analizarea cererii OTF.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

2.7 Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (d) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

T = 0,46 lei/vagon oră.

Tariful se aplică pentru staționarea la liniile de încărcare/descărcare sau la liniile publice pentru încărcare/descărcare, după expirarea unui termen liber de staționare de 24 ore.

Liniile de încărcare/descărcare sunt linii destinate acestui scop, care în principiu sunt dotate cu rampe și/sau magazii.

Liniile publice sunt linii puse la dispoziția beneficiarilor pentru operații de încărcare/descărcare și care nu sunt dotate obligatoriu cu rampe.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

2.8 Tarife pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (h) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Valoare tarife (lei/km):

Pentru automacarale		4,33
Pentru macarale feroviare tip EDK de 20 tf		5,20
Pentru macarale feroviare tip EDK de 60 tf		13,84
Pentru macarale feroviare tip EDK de 80 tf		17,19
Pentru trenurile de intervenție cu macara și pentru trenurile de intervenție specializate		30,27

NOTĂ:

1. Acest tarif se referă numai la transportul macaralelor și al trenurilor de intervenție și nu include tariful pentru serviciile de remorcare la/de la locul de intervenție și serviciile de manevrare la locul intervenției ce se tarifează separat de societatea comercială sau operatorul feroviar care efectuează aceste servicii.
2. Tariful nu cuprinde cheltuielile cu munca vie și combustibilul ce se facturează separat de societatea comercială care deservește macaraua sau trenul de intervenție.
3. Macaraua de 20 tf din compunerea trenului de intervenție specializat nu se îndrumă separat pentru efectuarea de lucrări sau intervenții

2.9 Tariful pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației

(servicii în conformitate cu pct.2, lit. (h) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Valoare tarife:

a) Tariful de punere la dispoziție (lei)		
Tren cu macara de 20 tf		397,75
Tren cu macara de 80 tf		397,75
Tren cu macara de 125 tf		397,75
Tren cu macara de 250 tf		799,83
Tren de intervenție specializat		397,75
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia		397,75
b) Tariful de utilizare (lei/oră)		
Tren cu macara de 20 tf		570,70
Tren cu macara de 80 tf		713,38
Tren cu macara de 125 tf		856,03
Tren cu macara de 250 tf		1.712,06
Tren de intervenție specializat		856,03
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia		570,70

NOTĂ:

1. Pentru situațiile când, la lucrare sau la intervenție se utilizează două macarale sosite în compunerea aceluiași tren de intervenție, tariful de punere la dispoziție se calculează corespunzător macaralei cu sarcina mai mare.
2. Tariful de utilizare se calculează pentru fiecare macara, în funcție de timpul de utilizare.
3. Pentru macarale feroviare, altele decât cele din compunerea trenurilor de intervenție, se taxează 50 % din tarifele de mai sus.
4. Tariful de punere la dispoziție se calculează pentru fiecare 24 ore, chiar începute, în care trenul de intervenție sau macaraua au fost la locul lucrării, la dispoziția beneficiarului lucrării.
5. Tarifarea se face adăugând la tariful de punere la dispoziție, tariful de utilizare, în funcție de durata de utilizare. La aceasta se adaugă tarifele de la poziția 2.8 și cheltuielile cu munca vie și combustibilul.
6. Tariful de utilizare se percepe pentru timpul efectiv în care macaralele, trenurile de intervenție cu macara sau trenurile de intervenție specializate au stat la dispoziția beneficiarilor, inclusiv timpul necesar pentru punerea și scoaterea lor din funcțiune.
7. În cazul utilizării macaralelor, trenurilor de intervenție cu macara sau trenurilor de intervenție specializate în linie curentă, tariful de utilizare se percepe de la ora plecării din și până la ora înapoierii în stația de domiciliu care deservește punctul din linia curentă în care se execută operațiunile cu trenul sau utilajul.
8. Cererile se adresează:
 - pentru automacarale – stației în care are loc încărcarea sau descărcarea.
 - pentru trenurile de intervenție cu macara sau specializate, conducerii Companiei Naționale CF "CFR" S.A., prin Revizoratul General de Siguranța Circulației și Control, după obținerea avizelor de la Revizoratul Regional de Siguranța Circulației, corespunzător locului lucrării.
9. Cererile trebuie depuse cu cel puțin 5 zile lucrătoare înainte de ziua în care se desfășoară (sau se începe) lucrarea.

3. TARIFE PENTRU SERVICIILE SUPLIMENTARE EFECTUATE DE CFR, LA SOLICITAREA OTF

(servicii în conformitate cu pct.3 din Anexa II - Legea nr.202/2016)

3.1 Tarif pentru transporturi excepționale

(servicii în conformitate cu pct.3, lit. (c) din Anexa II - Legea nr. 202/2016))

T = 356,13 lei/transport

Tariful se aplică pentru ansamblul vehiculelor feroviare care fac obiectul unui transport excepțional pe infrastructura feroviară, pentru analizarea caracteristicilor și stabilirea condițiilor de acces și circulație.

3.2 Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale

(servicii în conformitate cu pct.3, lit. (c) din Anexa II - Legea nr. 202/2016))

T = 23,74 lei/vehicul feroviar

Tariful se aplică pentru fiecare vehicul feroviar care face parte dintr-un transport excepțional. Prin vehicul feroviar se înțelege, după caz: vagon, grup de vagoane, material rulant de tracțiune,

4. TARIFE PENTRU SERVICIILE AUXILIARE EFECTUATE DE CFR

(în conformitate cu pct.4 din Anexa II - Legea nr.202/2016)

4.1 Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor

(în conformitate cu pct.4, lit. (b) din Anexa II - Legea nr. 202/2016))

Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor (art. 5.5.2. din DRR) oferite de CFR prin intermediul aplicațiilor informatice (IRIS) gestionate de filiala sa specializată SC „Informatica Feroviară” SA sunt stabilite în convențiile specifice și/sau sunt prezentate în publicațiile proprii ale SC Informatica Feroviară SA, așa cum este prezentat la art.6.3.4 din DRR

4.2 Tariful (comisionul) pentru serviciul de emitere a legitimațiilor de călătorie

(în conformitate cu pct.4, lit. (d) din Anexa II - Legea nr. 202/2016)

Tariful (comisionul) pentru serviciul de emitere a legitimațiilor de călătorie este 5% din valoarea totală a legitimațiilor de călătorie emise (art. 5.5.4 din DRR) și este stabilit prin Dispoziția Directorului General CNCF"CFR"-S.A. nr. 281/20.12.2018.

5. ALTE TARIFE

5.1 Tarif pentru conducerea operativă a circulației trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate

(DDG nr. 233 din 05.09.2014 și DDG nr. 74 din 27.09.2021)

T = 3,60 lei tren-stație, pentru trenurile de călători

T = 5,77 lei tren-stație, pentru trenurile de marfă

NOTĂ:

Tariful pentru conducerea operativă a circulației trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate se aplică pentru punctele de secționare prevăzute cu impiegați de mișcare și/sau revizori de ace (acari). Valoarea publicată a tarifului pentru circulația trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate este fără TVA.

5.2 Tarife de bază pentru întocmirea de trase

Trenuri de călători		Trenuri de marfă	
Rang II	84%*TUI calatori	Rang V	49%*TUI marfa
Rang III	78%*TUI calatori	Rang VI	45%*TUI marfa
Rang IV	73%*TUI calatori	Rang VII	42%*TUI marfa

NOTĂ:

a. Pentru infrastructura feroviară interoperabilă și pentru cea neinteroperabilă neînchiriată administrate de CFR:

a.1. tarifele se vor aplica operatorilor de transport feroviar pentru întocmirea traselor alocate trenurilor special comandate și trenurilor cu circulație ocazională,

a.2. tarifele nu se aplică pentru:

- întocmirea de trase din cauza unor motive imputabile CFR (de ex. lucrări la infrastructură);
- modificarea orarului unei trase deja întocmite și alocate.

b. Pentru infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată de CFR către gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă:

b.1. tarifele se vor aplica gestionarilor de infrastructură neinteroperabilă pentru întocmirea traselor alocate OTF care operează pe infrastructurile respective;

b.2. tarifele nu se aplică pentru modificarea orarului unei trase deja întocmite și alocate.

c. Valoarea de referință a TUI (pentru traficul de marfă sau de călători) este valoarea medie statistică înregistrată de CFR pentru a doua lună de dinaintea celei în care se efectuează prestația, , exprimată în lei/tren km.

d. Suma aferentă unei trase se calculează prin înmulțirea tarifului de bază cu distanța în kilometri a trasei.

5.3 Tarif pentru efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare

NOTĂ: Acesta va fi stabilit pe baza de deviz (pentru fiecare experiment,) pentru fiecare om / oră, la valoarea dreptului de personal efectiv utilizat și a obligațiilor aferente acestora, la care se adaugă costurile activităților conexe.

5.4 Tarif pentru întreruperea suspendării activității de mișcare

NOTĂ: Acesta va fi stabilit pe baza de deviz conform modelului din anexa 23d. Tariful se aplică pentru prestația efectuată de CFR privind reluarea a activității de mișcare în timpul suspendării temporare a serviciului în stațiile de pe secțiile în care este prevăzută această suspendare, la solicitarea OTF privind circulația trenurilor pe timpul perioadei de suspendare pe secțiile în cauză.

Anexa 5 Lucrări de reparații și lucrări de întreținere pentru infrastructura feroviară administrată de CFR-SA în Portul Constanța, realizate în anul 2021 și în primul trimestru al anului 2022

	Denumire Lucrare	Contract	Valoare contractată (lei cu TVA)	Valoare cheltuită (lei cu TVA)	Stadiu fizic	Sursa de finanțare
Anul 2021	Lucrări de întreținere și reparație linii CF (preț inclus materiale, manopera și utilaje) - Complex feroviar Port Constanta, Stația B, Triaj Zona II- Lotul 1	521 din 13.10.2021	1.134.832,20	1.134.832,11	100%	Bugetul de Stat - Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice
	Lucrări de întreținere și reparații linii CF (preț inclus materiale, manoperă și utilaje) - Complex feroviar Port Constanța, Stația B, Grupele de linii FADS- liniile 3, 4, 5, A1- liniile 5, 9 și Grupa B- diagonala 4 - 14 - LOTUL II	542 din 20.10.2021	1.297.647,00	627.107,70	48%	Bugetul de Stat - Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice
	Total anul 2021		2.432.479,20	1.761.939,81	72%	
Trimestrul I din anul 2022	Lucrări de întreținere și reparații linii CF (preț inclus materiale, manoperă și utilaje), Complex feroviar Port Constanța, Stația B, Grupele de linii FADS- liniile 3, 4, 5, A1- liniile 5, 9 și Grupa B- diagonala 4 - 14 - LOTUL II (continuare din anul 2021)	542 din 20.10.2021 (continuare din anul 2021)	1.297.647,00	670.539,20	52%	Bugetul de Stat - Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice
	Total trimestrul I din anul 2022		1.297.647,00	670.539,20	52%	

Sursa: CFR SA

**Anexa 6 Lucrările de investiții la infrastructura feroviară administrată de CNCF,,CFR”
S.A. în Portul Constanța, în anul 2021 și în primul trimestru al anului 2022**

Anul	Denumire lucrare	Stadiu de realizare(%)		Sursa de finanțare
		2021	Trim. I 2022	
2021	Modernizare TN – Linia de legătură Zona I – stația Port A Constanța (proiectare și execuție)	100	-	Buget de stat
2021	Modernizare TN – Liniile 1 și 2 D45 – 48 Mol 3 Port B Constanța (proiectare și execuție)	100	-	Buget de stat
2021	Modernizare TN magazii SOCEP liniile 3, 4 și 5 Danele 35-43, Port B Constanța (proiectare și execuție)	100	-	Buget de stat
2021	Modernizare TN – Bucla Keu Nord – Stația Port A Constanța (proiectare și execuție)	100	-	Buget de stat
Trim I 2022	Reabilitare cu dale elastice (Expertiză și DALI) - TN linia de legătură triaj Zona III liniile 5,6,7*	-	-	Buget de stat
Trim I 2022	Reabilitare cu dale elastice (Expertiză și DALI) – TN Diag. acces linia 6 și 7 Dana 40 – 43, Zona II Cap Y*	-	-	Buget de stat
Trim I 2022	Reabilitare cu dale elastice (Expertiză și DALI) – TN linia de legătură triaj Zona I dana 31-33 Port A*	-	-	Buget de stat
Trim I 2022	Reabilitare cu dale elastice (Expertiză și DALI) – TN triaj betonaj Cap X Port A*	-	-	Buget de stat

Sursa: CFR SA