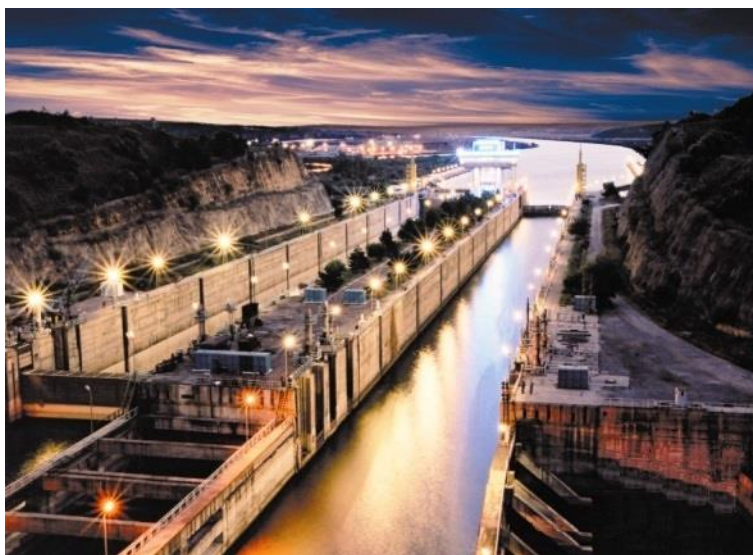




**COMPANIA NAȚIONALĂ
ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE S.A.**

**NOTA CONCEPTUALA
PRIVIND MODELAREA TARIFELOR DE
TRANZITARE A NAVELOR FLUVIALE PE CANALELE DUNĂRE-MAREA
NEAGRĂ ȘI POARTA ALBĂ- MIDIA NĂVODARI,
RAPORTAT LA TONA MARFĂ TRANZITATĂ**



2019

CUPRINS

| | |
|---|----|
| 1. Lista de abrevieri și acronime | 3 |
| 2. Sumar | 4 |
| 3. Scopul studiului | 5 |
| 4. Construcția Canalului Dunăre – Marea Neagră | 5 |
| 5. Administrația Canalelor Navigabile | 6 |
| 5.1. Structura acționariatului | 10 |
| 5.2. Conducerea companiei | 10 |
| 5.3. Analiza activității de bază | 10 |
| 6. Trafic | 10 |
| 6.1. Transporturile pe ape interioare în UE | 10 |
| 6.2. Transporturile pe ape interioare în România | 13 |
| 6.3. Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari | 14 |
| 7. Piața, clienți și perspective | 16 |
| 8. Tarife | 22 |
| 8.1. Considerente generale | 22 |
| 8.2. Metodologii de calcul a tarifului | 23 |
| 8.3. Istoricul tarifelor pe Canalul Dunăre - Marea Neagră | 23 |
| 8.4. Tarife actuale practicate de Canalul Dunăre - Marea Neagră | 25 |
| 8.5. Comparatie cu alte canale navigabile | 25 |
| 8.5.1. Canalul Kiel | 25 |
| 8.5.2. Canalul Corint | 26 |
| 8.5.3. Canalul Main – Dunare | 26 |
| 8.6. Facilități și reduceri tarifare | 26 |
| 9. Analiza cheltuielilor | 27 |
| 9.1. Cheltuieli combustibil | 29 |
| 9.2. Alte cheltuieli materiale | 30 |
| 9.3. Cheltuieli de întreținere | 30 |
| 9.4. Cheltuieli de transport | 30 |
| 9.5. Alte cheltuieli cu serviciile | 30 |
| 9.6. Cheltuieli salariale (inclusiv taxe) | 31 |
| 9.7. Cheltuieli cu energia | 31 |
| 9.8. Cheltuieli cu provizioanele și amortizările | 32 |
| 9.9. Influența costului pentru activitățile de tranzit | 32 |
| 10. Fundamentarea tarifelor | 32 |
| 10.1. Aspecte legate de politica tarifară | 32 |
| 10.2. Considerente metodologice teoretice | 33 |
| 10.3. Considerente metodologice practice | 33 |
| 10.4. Modelarea tarifului, raportat la tonă marfă, ținând cont de costurile cu tranzitarea navelor fluviale în anul 2017, respectiv 2018 | 34 |
| 10.5. Precizări asupra modelării tarifului raportat la variantele expuse | 39 |
| 10.6. Motivații generale pentru aplicarea tarifelor de tranzitare pe nava tone capacitate, TRN, LBT, CP) și nu pe încărcătură (tone marfă) | 40 |
| 11. Concluzii | 41 |
| 12. Bibliografie și referințe | 42 |

1. Lista de abrevieri și acronime

RO – România

ACN – CN ACN SA – Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile

UE – Uniunea Europeană

CE – Comisia Europeană

EC – European Commission

OUG – Ordonanță de Urgență a Guvernului

TRN – Tonă Registru Net

TN – Tonaj Net

TDW – Tonaj Deadweight

CP – Cai Putere

TM – Tonă marfă

TC – Tonă capacitate

TEU – Twenty Foot Equivalent Units

USD – United States Dollar

EUR – Euro

RON – Leu Românesc

RSR – Republica Socialistă România

NAIADES – European Action Programme for Inland Waterway

System RIS – River Information Services

kWh – Kilowatt oră

SPC – Stația de Pompare Cernavodă

mrMB – curba batimetrică Marea Baltică

2. Sumar

Prezentul document își propune să analizeze serviciile de tranzitare a navelor fluviale pe Canalul Dunăre – Marea Neagră (tranzit) cu scopul identificării unei soluții de optimizare a activității și îmbunătățirii relației cu clienții prin tarifare raportat la tonă marfă tranzitată de navele fluviale.

Nota conceptuală are în principal scopul justificării necesității și oportunității schimbării metodologiei actuale de tarifare raportate la cantitatea de marfă transportată pe canalele navigabile și o propunere de tarif rezultat în urma aplicării metodologiei analizate.

Materialul dedus analizei dvs. are ca ipoteza de lucru indicatorii fizici și economici ai activității de tranzitare a navelor fluviale în perioada 2017 și 2018, în scenariul modificării metodologiei de tarifare de la tarifarea raportată la tonă capacitate cum se practică în prezent și cum s-a practicat încă de la darea în funcțiune a canalelor navigabile, la tarifarea raportată la tonă marfă transportată.

Traficul de nave fluviale și barje în convoi reprezintă aproximativ 97 % din activitatea de tranzit realizată pe canalele navigabile, iar restul este format din traficul navelor maritime, fluvio-maritime, împingătoare/remorchere sau nave tehnice.

Prezentul document s-a realizat luând în calcul indicatorii fizici (Tone Capacitate și Tone Marfă) și valorici realizați în perioada 2017 – 2018.

Stabilirea tarifelor de tranzitare pe Canalul Dunăre – Marea Neagră, Poartă Albă-Midia Năvodari și porturile aferente, ia în calcul toate cheltuielile necesare exploatarei, întreținerii și reparării tuturor obiectivelor care, în comun, constituie complexul hidrotehnic administrat de companie.

Întrucât prezenta Nota conceptuală este elaborată pentru simularea unor tarife raportate la tone marfă transportate de navele fluviale, iar veniturile realizate în perioada analizată provin din aplicarea tarifelor exprimate în euro/tonă capacitate, a apărut necesitatea:

- determinării unei corelații între tonele de marfă și tonele capacitate, mai ales în contextul în care prestațiile realizate de companie pentru navele goale sau mai puțin încărcate trebuie evidențiate și luate în calcul.

- determinării unui indice de stivuire a mărfurilor pentru fiecare categorie de marfă care a fost sau este posibil să fie transportată în navele fluviale care tranzitează canalele navigabile.

Nota 1: Prin deducție logică este evident că dacă s-ar stabili un tarif pe tonă marfă diferențiat în funcție de felul mărfii sau în funcție de anumite grupe de marfă din nomenclatorul de mărfuri, tariful raportat la tonă marfă poate să fie diferențiat proporțional cu cuantumul indicelui de stivuire al mărfurilor. Astfel, la mărfurile cu grad de încărcare mare (materiale de construcții, ciment, gips, cereale, îngrășăminte chimice) cuantumul tarifului poate fi mai mic, în raport cu tariful pentru mărfurile cu grad de încărcare redus (containere, echipamente, bușteni etc).

În lucrarea de față se va simula stabilirea un tarif unic (mediu) pe tonă marfă transportată și nu mai multe tarife în funcție de tipologia mărfurilor care au tranzitat sau pot tranzita canalele navigabile.

Elaborarea lucrării se bazează pe analiza a două elemente cheie, respectiv:

- traficul de nave și marfă
- costurile de operare ale infrastructurii (canalelor navigabile) în condițiile menținerii portofoliului de clienți,

Componenta de trafic împreună cu componenta de cost conduc la estimarea tarifelor. Portofoliul de clienți ajută, de asemenea, orientativ la estimarea unui tarif mediu raportat la tonă marfă, mai ales în contextul în care un astfel de tarif nu a mai fost practicat pentru această activitate, deci nu există un istoric de calcul în acest sens.

În afară de componentele specificate mai sus trebuie să se țină cont și de alte aspecte variabile, cum ar fi: variația fluxurilor de marfă, scăderea cotelor apelor Dunării, contractarea unor eventuale credite ocazionate de suportarea amânării recuperării contravalorii prestațiilor efectuate cu navele goale, suportarea contravalorii cheltuielilor ocazionate cu determinarea cantităților exacte de marfă depozitată în nave etc.

Pe tot parcursul notei conceptuale, acolo unde s-a considerat a fi relevant și au existat informații documentate, au fost făcute comparații între alte canale navigabile și Canalul Dunăre – Marea Neagră atât din perspectiva practicilor, cât și din cea a costurilor.

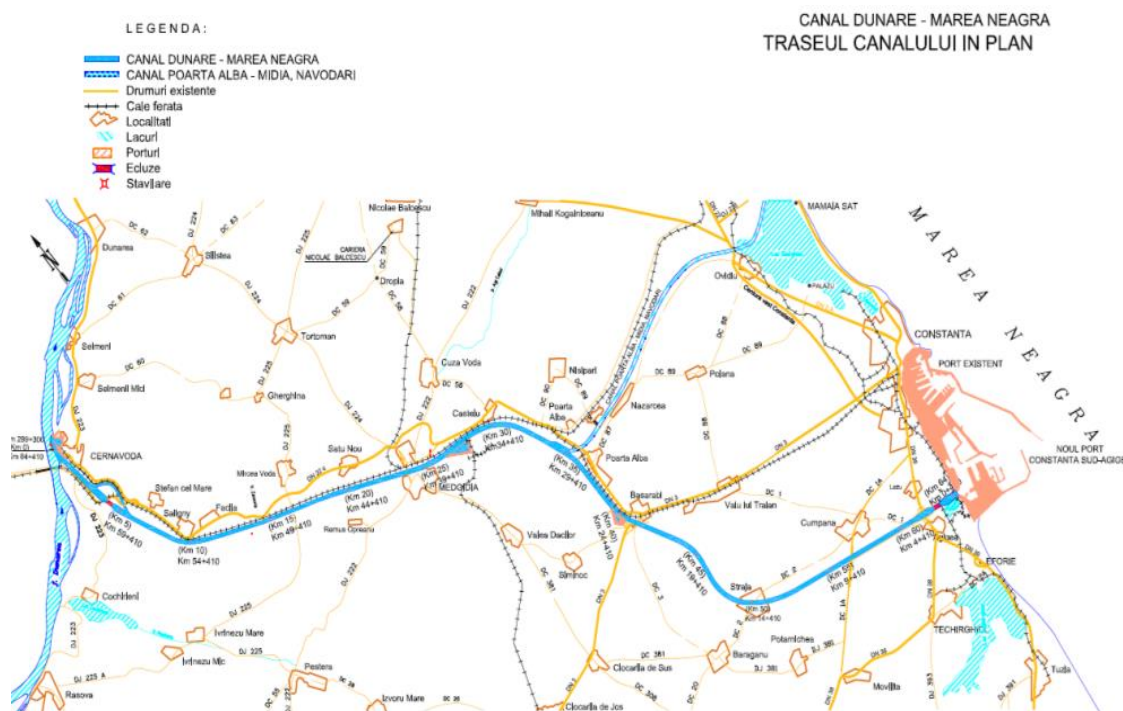
Nota 2: Important de menționat este că au fost identificate două abordări distincte ale guvernelor care dețin și operează canale navigabile: una în care administrațiile canalelor au obiective clare de profitabilitate și politica tarifară reflectă aceste obiective în ciuda presiunilor susținute ale transportatorilor și canale a căror politica de prețuri reflectă dorințele guvernelor respective de a stimula traficul și dezvoltarea economică în arealul geografic respectiv.

3. Scopul Notei conceptuale

Prezentul document are ca scop principal analiza costurilor și simularea tarifului de tranzitare a navelor fluviale pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poartă Albă-Midia Năvodari raportat la tona marfă transportată, astfel încât compania să își atingă obiectivele decise de acționariat prin Consiliul de Administrație.

Pentru calculul costurilor de tranzitare vor fi analizate datele financiare, comerciale și istoricul parametrilor tehnici de funcționare ai canalului, se vor efectua analize comparative cu canale similare, se va analiza impactul strategiilor și studiilor efectuate de organismele europene pentru zona de transport fluvial asupra evoluției viitoare a traficului pe Canalul Dunăre – Marea Neagră, dar și asupra contextului economico-social în care acesta își va desfășura activitatea.

4. Construcția Canalului Dunăre – Marea Neagră



Canalul Dunăre – Marea Neagră leagă portul Cernavodă cu portul maritim Constanța, scurtând cu peste 400 km ruta mărfurilor de la Marea Neagră până la porturile dunărene din Europa Centrală. În plus, folosind această ruta, mărfurile din Australia și Orientul Îndepărtat, destinate Europei Centrale, își scurtează drumul cu 4.000 km. Prin deschiderea Canalului Main – Rin, în anul 1992, a fost realizată o conexiune navigabilă directă între Portul Constanța și Portul Rotterdam.

Principalul avantaj al Canalului Dunăre – Marea Neagră constă în legătura directă cu Portul Constanța, cel mai mare port maritim de la Marea Neagră și unul dintre cele mai mari din Europa.

Portul Constanța permite accesul navelor maritime de până la 165.000 TDW. Prin transbordarea încărcăturii în nave de până la 5.000 TDW sau în barje fluviale de 3.000 TDW

(care formează convoaie de până la 6, însumând 18.000 TDW), este furnizat un transport eficient către centrul Europei.

Canalul Dunăre-Marea Neagră cea mai impresionantă construcție realizată până acum în România reprezintă aportul colectiv a 30 de institute de cercetare și proiectare.

Imensul plan înglobează peste 33.500 de proiecte de estimare și construcție detaliate, semnate de peste 1.000 de specialiști.

Institutul de Proiectări pentru Transporturi Auto, Navale și Aeriene (IPTANA) a fost proiectantul general al Canalului și al Portului Constanța Sud, șeful proiectului fiind inginerul Chiriac Avadanei, iar Institutul de Studii și Proiectări Hidroenergetice (ISPH), proiectantul lucrărilor pe Dunăre din zona Cernavodă.

5. Administrația Canalelor Navigabile si raportarea la alte administratii de profil.

A fost denumită inițial Administrația Canalului Dunăre - Marea Neagră fiind înființată în anul 1979 ca întreprindere de stat având în responsabilitate administrarea canalului.

După inaugurarea Canalului Dunăre – Marea Neagră în 1984, administrația a preluat și urmărirea construcției Canalului Poartă Albă – Midia Năvodari a cărui punere în funcțiune s-a făcut în 1987.

În anul 1991 Administrația a devenit regie autonomă în subordinea Ministerului Transporturilor.

Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța a fost înființată în anul 1998 ca societate pe acțiuni prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța.

Compania își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române, legile specifice societăților comerciale (Legea nr. 31/1990 republicată și modificată), precum și ale actelor normative speciale (Hotărârea Guvernului nr. 519/1998, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului nr. 383/2003, respectiv Hotărârea Guvernului nr. 599/2009, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice).

Prevederile aplicabile administrării porturilor și căilor navigabile, utilizării infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare sunt prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Activitatea principală a Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța, se circumscrie Hotărârii Guvernului nr. 519/1998, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului nr. 383/2003, precum și prin Hotărârea Guvernului nr. 599/2009 și constă în activități de interes public național, asigurând servicii portuare și de căi navigabile, utilizând în acest scop atât bunuri proprietate publică a statului, cât și bunuri aflate în patrimoniul propriu.

Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța este administrație portuară și de căi navigabile interioare și îndeplinește funcția de autoritate portuară și de căi navigabile după cum urmează:

a) în porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu și Luminița, a căror infrastructură de transport naval aparținând domeniului public al statului i-a fost concesionată de către Ministerul Transporturilor;

b) pe Canalul Dunăre-Marea Neagră, situat între Portul Constanța-Sud-Agigea, la km 0 al canalului, și Dunăre în zona km 293, km 64,410 al canalului, malurile canalului, inclusiv zonele de siguranță ale acestuia stabilite conform reglementărilor în vigoare, precum și pe zona din albia Dunării adiacentă gurii canalului, până la limita dreaptă a șenalului navigabil al Dunării, prin care se asigură accesul navelor în canal;

c) pe Canalul Poartă Albă - Midia - Năvodari în lungime de 27,500 km, situat între portul Midia, km 0 al canalului și confluența cu Canalul Dunăre-Marea Neagră, la km 29 + 41 al acestuia, inclusiv bifurcația în lungime de 5,5 km, parte integrantă a Canalului Poartă Albă - Midia - Năvodari, care de la km 3 al acestuia face legătura cu portul Luminița, și pe malurile canalului, inclusiv zonele de siguranță ale acestuia stabilite conform reglementărilor în vigoare.

Conform art. 6 din Statut, domeniul principal de activitate în care compania își desfășoară activitatea este cel cu privire la "Activități anexe pentru transporturi" - cod CAEN 522.

Activitatea principală a Companiei constă în "Activități de transporturi anexe transporturilor pe apă" - cod CAEN 5222 .

În conformitate cu prevederile art. 20 alin. 14 din Statutul Companiei Naționale "Administrația Canalelor Navigabile" - S.A. Constanța printre atribuțiile companiei se numără conceperea și aplicare strategiilor și politicilor de dezvoltare a companiei, stabilirea tacticii și strategiei de marketing, precum și politica internă și externă de prețuri și tarife pentru produsele realizate și serviciile prestate de companie.

Astfel, pentru serviciile prestate în conformitate cu obiectul de activitate, compania percepe tarife stabilite în conformitate cu legislația în vigoare, stabilirea nivelului tarifelor pentru toate facilitățile și serviciile cuprinse în obiectul de activitate realizându-se cu aprobarea Consiliului de Administrație potrivit art. 19 din Statutul companiei.

Normele de fundamentare ale tarifelor sunt supuse avizării Consiliului de supraveghere din domeniul naval (CSDN) în conformitate cu prevederile art. 66² alin. 2, lit. b) coroborat cu art. 37 alin. 2 din Ordonanța 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, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Canalul Dunăre – Marea Neagră reprezintă o verigă deosebit de importantă a Sistemului Dunărean de Navigație, prin care fluviul este racordat la un port maritim de primă mărime: Constanța Sud, în care au acces și unde pot opera cele mai mari nave care tranzitează Suezul și Bosforul.



În anul 1992 a fost finalizat Canalul Main - Dunăre, între localitățile Bamberg și Kelheim, denumit și Canalul Europa. S-a realizat în acest fel legătura între rețeaua căilor navigabile din Europa de Vest, a cărei axă principală este Rinul, cu cea din Europa Centrală și de Sud-Est axată pe Dunăre.

În acest mod s-a format Magistrala Transeuropeană de Navigație Rin – Dunăre, care străbate în diagonală întregul continent. Această arteră transeuropeană conectează între ele rețelele de căi navigabile din 13 țări.

Cele 2 canale, Dunăre – Marea Neagră respectiv Rin – Main – Dunăre formează un ansamblu interdependent al „Arterei navigabile a Dunării”. Prin realizarea acestor 2 canale se face legătura între portul Rotterdam de la Marea Nordului și portul Constanța de la Marea Neagră. Arteră navigabilă a Dunării face posibilă conectarea acestei zone cu alte organisme de cooperare economică regională, ex zona Mării Negre și zona Mării Mediterane.

Se poate afirma că realizarea canalelor Dunăre – Marea Neagră și Rin – Main – Dunăre - „Arteră navigabilă a Dunării” a devenit un ansamblu interdependent al cărui impact

depășește limitele țărilor riverane, înscriindu-se ca un factor strategic la nivel european și chiar mondial.

Pentru relațiile economice ale României, dar și ale țărilor din Europa Centrală cu cele din zona Golfului, Africa de Est, Asia de Sud și Sud-Est, Extremul Orient și Australia, portul Constanța are o situație deosebit de favorabilă.

Ruta de transport pentru direcțiile menționate, dar și pentru porturile turcești de la Marea Neagră sau cele ale țărilor caucaziene, este mai scurtă cu peste 400 km decât cea existentă pe la gurile Dunării (Sulina).

Economicitatea canalului constă însă nu numai în scurtarea distanței de transport, cât mai ales în faptul că prin racordarea Dunării la portul Constanța a devenit posibil că transportul fluvial să fie continuat pe mare, cu nave specializate de foarte mare capacitate, care spre deosebire de navele mici și medii au costul pe tonă transportată mult mai redus. Navele de mare capacitate necesită însă adâncimi mari ce pot fi asigurate numai la Constanța Sud și nu la gurile Dunării, unde au loc depuneri importante de aluviuni.

Conectarea Magistralei Transeuropene de Navigație Rhin - Dunăre cu portul Constanța confirmă și întărește poziția acestui port situat la capătul estic al Coridorului de Transport VII. Condițiile deosebit de atractive pe care le oferă portul Constanța, la care se adaugă facilitățile oferite de Canalul Dunăre - Marea Neagră, determină influențe pozitive asupra dezvoltării întregii zone din lungul axei de transport, ce se întinde acum de la Rotterdam până la Constanța.

Coridorul de transport Dunăre – Rhin, prin dezvoltările mijlocite, capătă tot mai mult caracteristicile unui spațiu logistic, cu toate atributele sale caracteristice, de la cele privind derularea fluxului de transport, la cele specifice zonelor libere și până la facilitățile bancare și de uniformizare a reglementărilor.

Având în vedere implementarea proiectului de rețehnologizare a ecluzelor, sistemele modernizate de urmărire a traficului de nave prin satelit (RIS), modernizarea sistemului de semnalizări de navigație, precum și modernizarea sistemului de gospodărire calitativă a apei din canale, transportul mărfurilor se realizează în condiții de maximă siguranță și cu un impact minim asupra mediului înconjurător.

Activitatea companiei depinde însă, într-o mare măsură, de evoluția internă și internațională a traficului de mărfuri.

În câteva state europene, volumul mărfurilor transportate pe căile de navigație fluvială, incluzând canalele, este cu mult mai mare decât cele transportate pe calea ferată (Olanda) sau aproape 90 % din acestea (Germania).

Master Planul de Transport ca și document strategic al statului român punctează un potențial real și în România pentru dezvoltarea pieței, unde siguranța și nu viteza transportului este dorită.

De asemenea, transportul combinat (multimodal) este cheia pentru utilizarea mai intensă a transportului fluvial, implicit a canalelor administrate de C.N. A.C.N. S.A.

Zona Dunării, la fel ca și cea a Mării Negre reprezintă centre importante de dezvoltare a activităților navale, cu o perspectivă de câteva decenii cel puțin, care determina pentru administrațiile de profil obligația de a formula planuri de investiții coerente, cu un impact important în zona de afaceri, a ocupării forței de muncă și nu în ultimul rând a sustenabilității economico-sociale.

Printre obiectivele manageriale identificate la ACN este menționată continuarea proiectelor europene, corelarea strategiei Mării Negre cu strategia regiunii Dunării, strategii în cadrul cărora Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile joacă un rol important.

Încă de la darea în funcțiune, traficul pe cele două canale navigabile a fost influențat de situația economică a României și a țărilor riverane Dunării, precum și de evenimentele socio - politice din regiunea Dunării. Astfel, s-au înregistrat scăderi ale traficului ca urmare a evenimentelor din Iugoslavia în anul 2002, precum și a influenței crizei economice mondiale în 2009, dar cu toate acestea analizând perioada din anul 2000 și până în prezent, situațiile statistice au avut o constantă și anume creșterea permanentă a traficului țărilor riverane Dunării. Este evidentă însă modificarea structurii transportului de mărfuri pe canalele navigabile. Comparând traficul anului 2005 – cel mai bun an din istoria canalelor, când traficul intern de marfă reprezenta 78% din total, iar cel extern 22%, în prezent traficul intern

pe canalele navigabile este aproximativ egal ca volum de marfă și capacitate tranzitată cu traficul extern, asta după o perioadă semnificativă când ponderea traficului extern a reprezentat aproximativ 60 % din total.

Acest fapt evidențiază buna înțelegere pe plan internațional a potențialului pe care îl reprezintă canalele navigabile, precum și contribuția canalelor la dezvoltarea globală a traficului, implicit la atragerea de venituri la Bugetul de Stat.

Principalele țări riverane care au tranzitat canalele navigabile spre și dinspre Portul Constanța au fost: Serbia, Ungaria și Bulgaria.

În pofida crizei economico - financiare din ultimii ani, traficul pe canalele navigabile a avut cote ridicate, la acest lucru contribuind și situația favorabilă din zonă, când s-a obținut o producție semnificativă de cereale.

Categoriile de marfă cel mai mult tranzitate pe canale sunt produsele agricole, silvicultură, din pescuit, cărbune, lignit, țiței, gaze naturale, minereuri metalifere, produse de minerit și exploatare de carieră, produse alimentare, cocs, produse rafinate din petrol etc.

Prin intrarea României în comunitatea europeană un aport deosebit al țării noastre în efortul creșterii economice îl reprezintă acest sistem al canalelor navigabile care este parte a sistemului european de canale și căi navigabile, iar păstrarea canalelor navigabile la nivelul standardelor europene este o condiție pentru atragerea de noi fluxuri de marfă și utilizarea lor la capacitate maximă.

Valorificarea potențialului pe care îl oferă complexul hidrotehnic și de navigație alcătuit din Portul maritim Constanța și canalele navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poartă Albă – Midia Năvodari, respectiv posibilitatea utilizării acestor două componente de transport, reprezintă două din obiectivele principale ale Companiei Naționale Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța.

Canalul Dunăre - Marea Neagră prin legătura pe care o face între traficul fluvial și traficul maritim din Portul Constanța, se constituie într-un obiectiv care pune în valoare întregul Sistem Trans - European de căi navigabile Rin – Dunăre.

În zona canalului Dunăre – Marea Neagră și a canalului Poartă Albă – Midia Năvodari sunt amplasate porturi, care permit operarea navelor și depozitarea temporară a mărfurilor. Facilitățile de operare și depozitare mărfuri pe canalul Dunăre – Marea Neagră sunt asigurate prin intermediul porturilor Basarabi și Medgidia.

Portul Basarabi este amplasat la km 25, pe malul drept al Canalului Dunăre – Marea Neagră. Este dotat cu gară fluvială, depozite pentru mărfuri generale și dane specializate:

- 7 dane operative;
- 4 dane de așteptare;
- 14 ha suprafața bazinului portuar;
- 9 ha suprafața platformei portuare;
- 6.5 m adâncimea minimă.

Portul Medgidia este amplasat la km 37.5, pe malul drept al Canalului Dunăre - Marea Neagră, portul fiind echipat pentru un trafic anual de 11,500,000 tone:

- 17 dane operative și 11 dane de așteptare;
- 19 ha suprafața bazinului portuar;
- 18 ha suprafața platformei portuare;
- 7 m adâncimea minimă.

Portul Ovidiu este amplasat lângă Ecluza Ovidiu, la km 11, pe malul drept al Canalului Poartă Albă-Midia Năvodari.

- 4 dane operative;
- 4 ha suprafața platformei portuare;
- 4,25 m adâncimea minimă.

Portul Luminița este amplasat în partea de nord a Lacului Tașaul, la 5 km față de Ecluza Năvodari.

- 2 dane operative;
- 4 dane de așteptare;
- 6 ha suprafața platformei portuare;
- 4,25 m adâncimea minimă.

5.1. Structura acționariatului

C.N. A.C.N. S.A. este organizată ca și companie națională, având un număr de 2 acționari, dintre care Statul Român reprezentat prin Ministerul Transporturilor este acționarul majoritar și Fondul Proprietatea SA.

5.2. Conducerea companiei

Compania este condusă de Adunarea Generală a Acționarilor, prin intermediul căruia se exprimă voința acționarilor în orice probleme care interesează compania.

Compania este administrată de către un Consiliu de Administrație, format din 7 administratori și condus de către un Președinte.

Consiliul de Administrație delegă conducerea companiei Directorului general.

Adunarea Generală a Acționarilor, Consiliul de Administrație și directorul general funcționează și își desfășoară activitatea în conformitate cu Legea nr. 31/1990 a societăților comerciale, O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, Statutul companiei și contractele de mandat.

5.3. Analiza activității de bază

Compania are în principal următoarele atribuții:

- întreținerea, repararea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval ce i-a fost concesionată;
- punerea la dispoziția tuturor utilizatorilor a acestei infrastructuri, în mod liber și nediscriminatoriu;
- urmărirea sau asigurarea, după caz, a furnizării serviciilor de siguranță în porturi;
- asigurarea în permanență a adâncimilor minime de navigație, precum și a adâncimilor minime în bazinele portuare și la dane;
- asigurarea semnalizării costiere și plutitoare necesare;
- ținerea evidenței muncitorilor portuari care efectuează muncă specifică în porturi;
- ducerea la îndeplinire, prin delegare de competență, a unor obligații ce revin Statului Român din acordurile și convențiile la care România este parte.

În vederea îndeplinirii funcției de autoritate și administrație portuară și de căi navigabile interioare, compania execută activitățile specifice menționate la art. 6 alin. 4 din Statutul companiei.

6. Trafic

6.1. Transporturile pe ape interioare în UE

Coridorul de transport Dunăre – Rhin, prin dezvoltările mijlocite, a căpătat tot mai mult caracteristicile unui spațiu logistic, cu toate atributele sale caracteristice, de la cele privind derularea fluxului de transport, la cele specifice zonelor libere și până la facilitățile bancare și de uniformizare a reglementărilor.

Se desprinde astfel concluzia că, pentru România, Canalul Dunăre - Marea Neagră și portul Constanța, ca punct final al Coridorului de Transport VII, reprezintă factori importanți de legătură cu Uniunea Europeană.



Transportul pe ape interioare este extrem de important în atingerea obiectivelor europene datorită următoarelor caracteristici:

- eficiență energetică ridicată și emisii de gaze reduse;
- poluare fonică scăzută;
- siguranță și securitate ridicată;
- capacitate mare de transport cu rezerve disponibile și congestie neglijabilă;
- sistem eficient de urmărire a transportului de marfă.

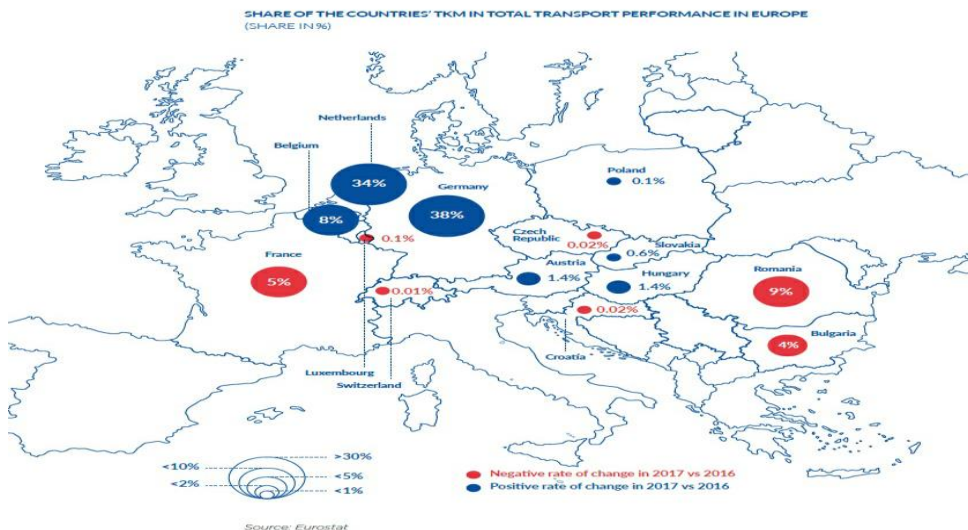
În Uniunea Europeană transportul pe ape interioare are un procent foarte important pentru anumite mărfuri și anumite coridoare care leagă porturile maritime de zona interioară.

În Vestul Europei o parte foarte mare a ofertei de transport este fragmentată în ceea ce-i privește pe proprietarii de vase. Pe de altă parte cererea este mult mai concentrată, existând un număr limitat de companii industriale mari (producție de oțeluri, companii energetice, combinate chimice) și companii logistice (de exemplu, transportatorii intercontinentali de marfă și containere).

În general contractele de transport sunt intermediare de către brokeri sau case de comerț. O parte semnificativă din piață este acontată de transportatorii individuali care în general încheie contracte punctual pentru anumite rute individuale.

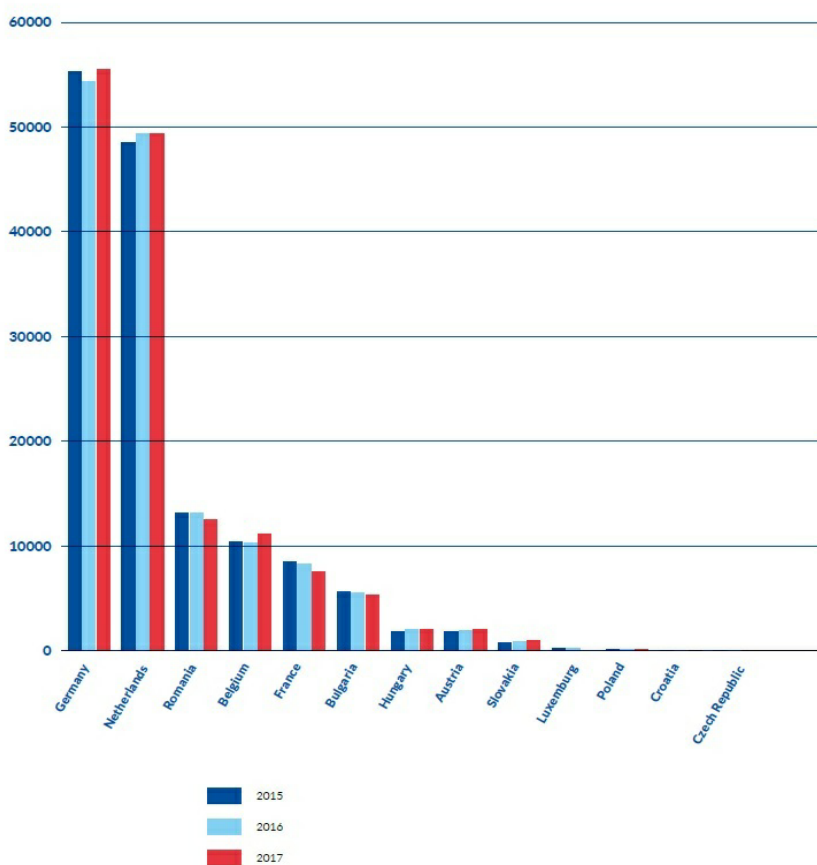
Pe Dunăre situația este puțin diferită, transportatorii fiind în general fostele companii de stat.

Ponderea țărilor în performanța totală a transportului din Europa (TKM)



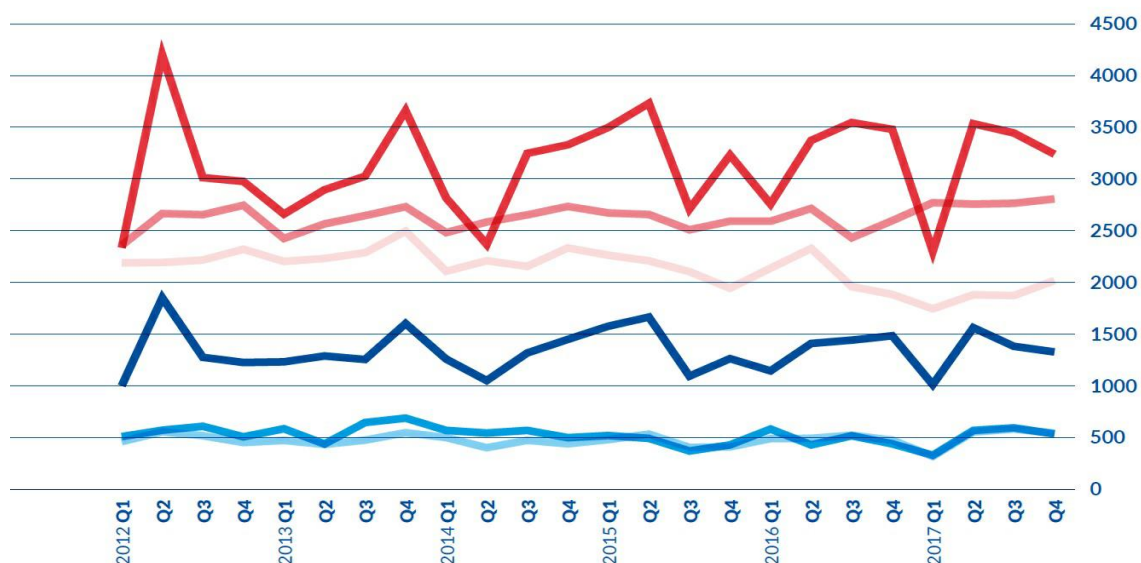
Performanța transportului pe căile navigabile interioare în principalele țări europene în perioada 2015 - 2017

IWT TRANSPORT PERFORMANCE IN 2015, 2016 AND 2017 IN MAIN EU IWT COUNTRIES
(TRANSPORT PERFORMANCE IN MILLION TKM)



Evoluția trimestrială a performanței transportului pe căile navigabile interioare în principalele țări europene

Romania Belgium France Bulgaria Austria Hungary



Din graficele de mai sus se poate observa poziția importantă a României, în clasamentul performanței transportului pe căile navigabile interioare din Europa, dar și trendul ușor descendent în ceea ce privește ramura transporturilor.

Traficul desfășurat pe Dunăre a fost îngreunat datorită înghețului și nivelului scăzut al apelor în luna ianuarie 2017, însă situația s-a îmbunătățit semnificativ ulterior, când

indicatorii de trafic desfășurat pe cursul superior al fluviului (Austria, Slovacia, Ungaria) au avut valori mai ridicate la sfârșitul anului 2017, față de anul 2016. În țările situate pe cursul inferior al Dunării (România și Bulgaria), nu s-au putut totuși atinge rezultatele anului 2016.

6.2. Transporturile pe ape interioare în România

Transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare se derulează în România pe Dunăre și pe canalul Dunăre – Marea Neagră cu ramura Poarta Albă – Midia Năvodari, respectiv prin porturile situate pe acestea.

Există 28 de porturi fluviale funcționale situate pe căile navigabile interioare, inclusiv porturile maritime Galați, Brăila, Tulcea și Sulina a căror infrastructură de transport naval permite accesul navelor maritime cu o capacitate de peste 35000 TDW.

Sectorul de Dunăre din România este un sector important al Coridorului de Transport Pan-European VII.

Totuși, în perioada vară-toamnă, debitul apei scade considerabil în acest sector al fluviului, astfel condițiile de navigație devenind foarte dificile, iar pe principalul braț al Dunării criteriul minim de adâncime nu este satisfăcut. Motivele ce au condus la crearea acestei situații nefavorabile pentru navigație sunt în principal cauzate de fenomenele morfologice și hidrologice.

Pe de altă parte, problemele legate de eroziunea malului pe canalele navigabile dintre Dunăre și Constanța pun în pericol traficul fluent de-a lungul acestui coridor de transport. Mai mult, importanța porturilor Tulcea și Calafat este luată în considerare datorită importanței pentru România de a utiliza Dunărea ca alternativă de transport.

Un rol foarte important pentru transportul pe ape interioare îl joacă portul Constanța, cel mai mare port maritim din România, cel mai bine dezvoltat și care oferă cea mai mare varietate de facilități.

Creșterile semnificative de trafic s-au înregistrat la produsele petroliere, petrol brut, minereuri de fier, minereuri și deșeuri neferoase.

De asemenea, și numărul navelor sosite în porturile maritime românești este mai mare în 2018 fata de 2017.

În primul trimestru al anului 2018, au sosit în porturile maritime românești 2.486 nave (+4,63% față de primul trimestru 2017, când au fost 2.376), dintre care 955 maritime (+10,15% față de primul trimestru 2017, când au fost 867) și 1.531 fluviale (+1,54% față de primul trimestru 2017, când au fost 1509).

Din analiza rezulta ca se păstrează tendința de creștere a numărului de nave maritime de mare capacitate care sosesc în portul Constanța. Astfel, au fost înregistrate: 132 portcontainere (față de 130), 130 vrachiere (față de 117) și 181 tancuri (față de 122). Traficul total de mărfuri înregistrat în primul trimestru al anului 2018 în porturile maritime românești, Constanța, Midia și Mangalia, a fost de 13,35 milioane tone, cu 15,3% mai mult decât în primul trimestru 2017, când s-au înregistrat 11,57 milioane tone.

Din traficul total înregistrat în primul trimestru al anului 2018, traficul maritim a fost 11 milioane tone (9,35 milioane tone în primul trimestru 2017), iar cel fluvial a reprezentat 2,32 milioane tone (2,22 milioane tone în primul trimestru 2017).

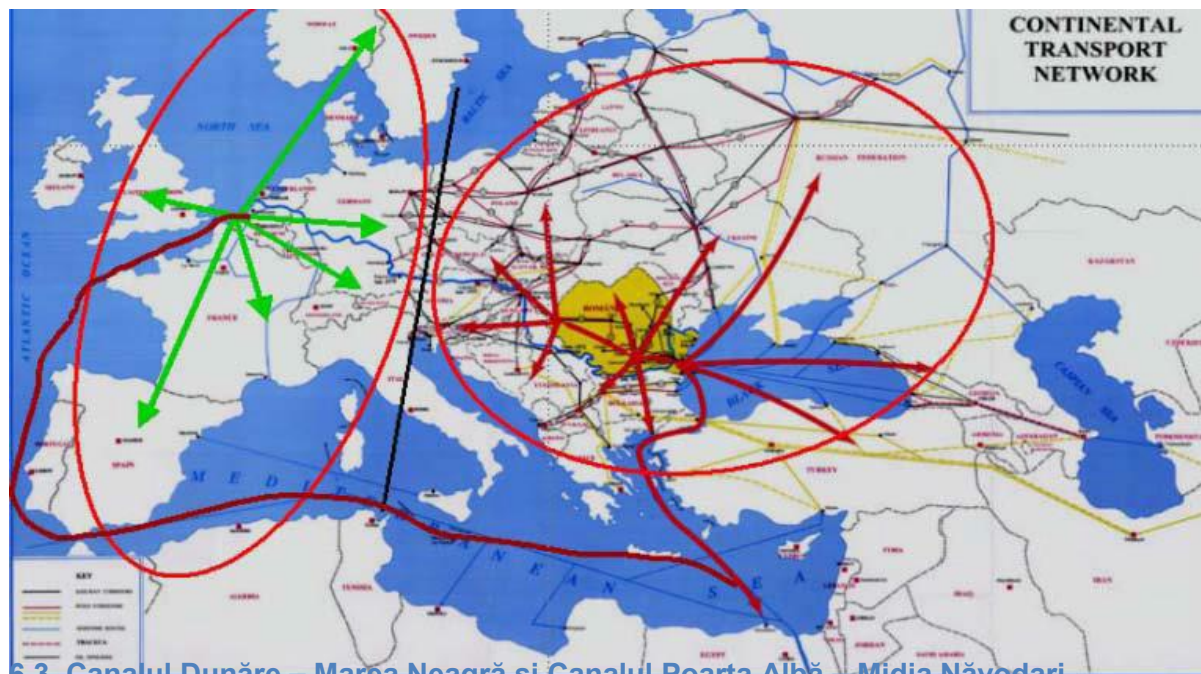
Pentru traficul maritim, creșterea în perioada analizată reprezintă 17,8%, iar pentru cel fluvial 4,7%.

Creșteri semnificative de trafic s-au înregistrat în cazul produselor petroliere (de la 1,11 milioane tone în primul trimestru 2017, la 1,9 milioane tone în primul trimestru 2018), petrol brut (de la 1,63 milioane tone la 1,87 milioane tone), minereuri și deșeuri neferoase (de la 0,77 milioane tone la 1,15 milioane tone), minereuri de fier, deșeuri de fier (de la 0,68 milioane tone la 0,96 milioane tone), combustibili minerali solizi (de la 0,33 milioane tone la 0,72 milioane tone).

În schimb, a scăzut traficul de cereale în primul trimestru 2018 la 2,87 milioane tone (de la 3,45 milioane tone în primul trimestru 2017), dar aici trebuie să ținem cont de faptul că o parte din producția de cereale a anului trecut se află încă în depozite, în așteptare, urmând să plece la export.

Traficul de containere a totalizat, în primul trimestru al anului 2018, 1.516.398 tone, respectiv 160.910 TEU, comparativ cu primul trimestru 2017 când au fost înregistrate 1.513.392 tone, respectiv 162.316 TEU.

Din poză de mai jos se poate vedea foarte bine amplasarea strategică a portului Constanța.



6.3. Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari

În decursul anilor de operare traficul Canalului Dunăre – Marea Neagră a avut o evoluție oscilantă. Până în 1989 traficul a crescut datorită transportului în anumiți ani (chiar și peste 50%) de roca. Recordul perioadei a fost de 27 mil TC, capacitate neatinsă apoi decât după anii 2000. În ultimul deceniu al secolului trecut pornind de la recordul minim de trafic din 1992 de 8.1 mil TC, traficul a înregistrat creșteri succesive chiar și de 30% până în 1998. În perioada de sfârșit a decadei și începutul anilor 2000 traficul a avut evoluții oscilante.

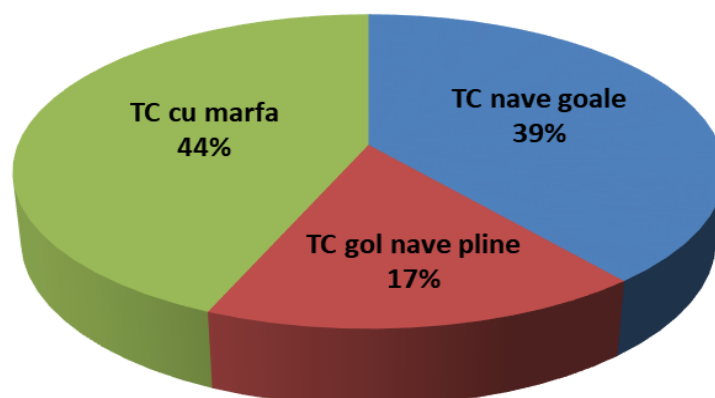
Trendul oscilant s-a păstrat și în ultimii ani.

EVOLUȚIA TRAFICULUI PE CANALELE NAVIGABILE ÎN PERIOADA 2000 – 2018

- tone marfă -

| AN | Extern | Intern | TOTAL |
|------|---------|----------|----------|
| 2000 | 1186395 | 10112991 | 11299386 |
| 2001 | 1590431 | 8538259 | 10128690 |
| 2002 | 2823200 | 8339350 | 11162550 |
| 2003 | 2720047 | 8056252 | 10776299 |
| 2004 | 3607501 | 9658410 | 13265911 |
| 2005 | 4347176 | 10971968 | 15319144 |
| 2006 | 4302334 | 9097330 | 13399664 |
| 2007 | 3887093 | 8533818 | 12420911 |
| 2008 | 4774535 | 8363017 | 13137552 |
| 2009 | 5104389 | 4166344 | 9270733 |
| 2010 | 6332034 | 6026315 | 12358349 |
| 2011 | 4860952 | 6754217 | 11615169 |
| 2012 | 8433856 | 5288305 | 13722161 |
| 2013 | 8631657 | 5334386 | 13966043 |
| 2014 | 7904877 | 6528067 | 14432944 |
| 2015 | 8619159 | 5399113 | 14018272 |
| 2016 | 8027995 | 6526519 | 14554514 |
| 2017 | 6906430 | 6866015 | 13772445 |
| 2018 | 6422225 | 7699975 | 14122200 |

Tone capacitate tranzitate in functie de tone marfa transportate si nave goale

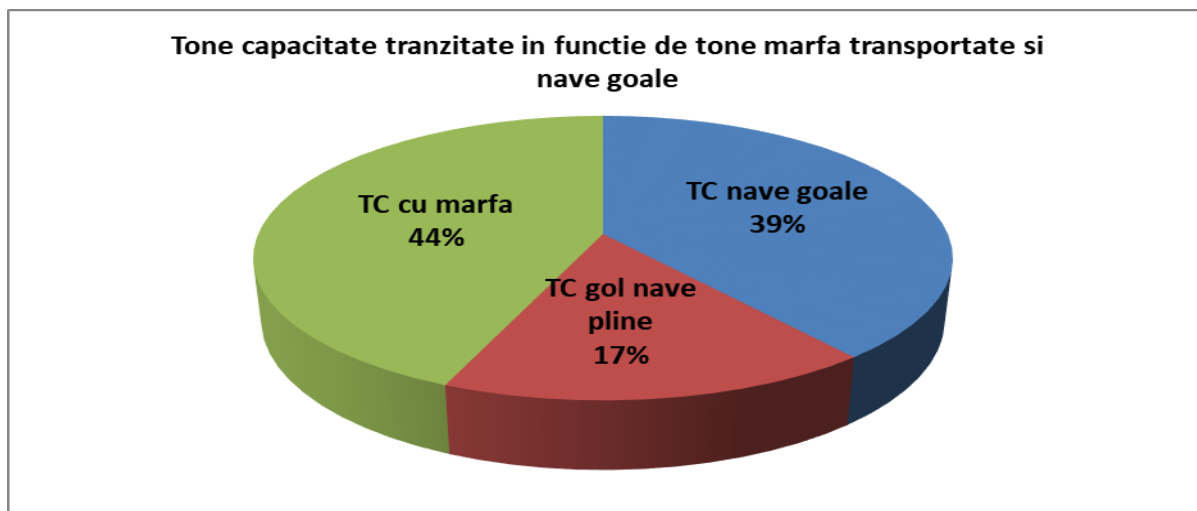


Ponderea totală a traficului generat de Canalul Dunăre - Marea Neagră din totalul traficului înregistrat pe ape interioare în România oscilează între 37 și 50% în ultimii ani.

EVOLUȚIA TRAFICULUI PE CANALELE NAVIGABILE ÎN PERIOADA 2000 - 2018

-tone capacitate-

| AN | Extern | Intern | TOTAL |
|------|----------|----------|----------|
| 2000 | 1894000 | 22295044 | 24189044 |
| 2001 | 2593006 | 18035668 | 20628674 |
| 2002 | 4566826 | 17710140 | 22276966 |
| 2003 | 4173828 | 19973011 | 24146839 |
| 2004 | 5564855 | 22815503 | 28380358 |
| 2005 | 7180683 | 24784420 | 31965103 |
| 2006 | 7239125 | 22030078 | 29269203 |
| 2007 | 6711956 | 19876035 | 26587991 |
| 2008 | 8106825 | 21519196 | 29626021 |
| 2009 | 9978620 | 11411972 | 21390592 |
| 2010 | 11548967 | 14668959 | 26217926 |
| 2011 | 9822614 | 19155992 | 28978606 |
| 2012 | 16212086 | 15269848 | 31481934 |
| 2013 | 15911883 | 14379172 | 30291055 |
| 2014 | 15365658 | 16730337 | 32095995 |
| 2015 | 17121098 | 15619825 | 32740923 |
| 2016 | 15862545 | 17079700 | 32942245 |
| 2017 | 13975310 | 17455216 | 31430526 |
| 2018 | 13139285 | 19779853 | 32919138 |



Concomitent cu finalizarea implementării Sistemului RIS (River Information Services) în companie, s-a schimbat nomenclatorul de mărfuri.

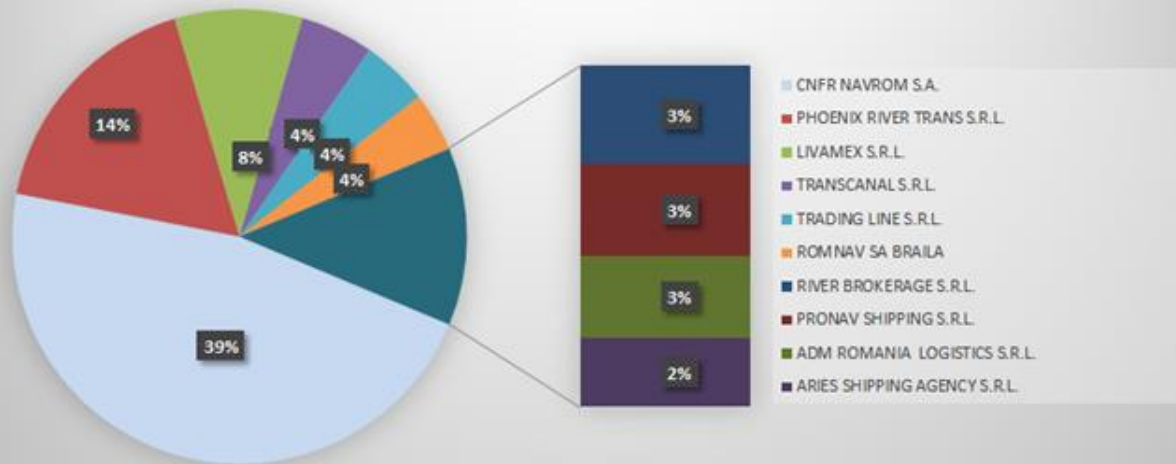
7. Piața, clienți și perspective

Analizând portofoliul de clienți pentru perioada 2017 – 2018 și mediind ponderile celor mai mari clienți în media veniturilor operaționale ale companiei, putem constata că CNFR NAVROM S.A. este cel mai important client al companiei:

Top clienți an 2017:

1. CNFR NAVROM S.A.
2. PHOENIX RIVER TRANS S.R.L.
3. LIVAMEX S.R.L.
4. TRANSCANAL S.R.L.
5. TRADING LINE S.R.L.
6. ROMNAV S.A. BRĂILA
7. RIVER BROKERAGE S.R.L.
8. PRONAV SHIPPING S.R.L.
9. ADM ROMÂNIA LOGISTICS S.R.L.
10. ARIES SHIPPING AGENCY S.R.L.

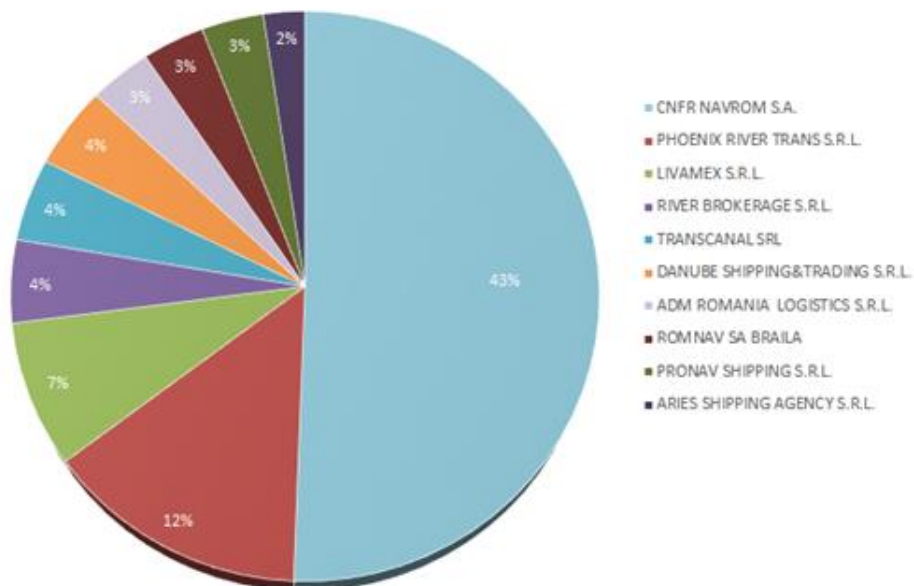
**Clasament principalii clienți și ponderea acestora în venituri
-anul 2017-**



Top clienți an 2018:

1. CNFR NAVROM S.A.
2. PHOENIX RIVER TRANS S.R.L.
3. LIVAMEX S.R.L.
4. RIVER BROKERAGE S.R.L.
5. TRANSCANAL S.R.L.
6. DANUBE SHIPPING&TRADING S.R.L.
7. ADM ROMÂNIA LOGISTICS S.R.L.
8. ROMNAV S.A. BRĂILA
9. PRONAV SHIPPING S.R.L.
10. ARIES SHIPPING AGENCY S.R.L.

**Clasament principalii clienți și ponderea acestora în venituri
-anul 2018-**



Este important de menționat că nici unul dintre clienții care nu intră în clasamentul de mai sus, nu reușește să atingă pragul de 5%.

Analizând în detaliu ponderea CNFR NAVROM S.A. se poate observa că în anul 2017 aceasta a atins pragul de 39% din veniturile operaționale ale ACN, iar în anul 2018 - 43%.

Analizând marfă transportată în perioada 2017 – 2018 se poate observa că un mare factor/sursa care influențează veniturile canalelor navigabile este agricultura, acestea reprezentând o parte importantă din veniturile generate de tranzitul de marfă.

Valorile sunt influențate de producția agricolă a României și de contractele de export a produselor agricole, intrucat produsele agricole care tranzitează canalul sunt destinate aproape în totalitate exportului.

Variația de la an la an a acestor exporturi este relativ mică, iar creșterea traficului naval al acestor marfuri apare atunci când anul agricol este foarte bun (există pe piață un surplus de produse agricole față de prognoză).

Într-un context mai larg, pe tema relației dintre administrație în general (nu numai în România) și clienți, este important de menționat că presiunile pe care le fac transportatorii asupra tuturor canalelor navigabile sunt importante. Aceste presiuni sunt din ce în ce mai mari în condițiile în care costurile de întreținere, operare și investiții ale canalelor au crescut în ultimele decenii datorită nevoilor de modernizare sau a altor considerații care nu țin de administrațiile canalelor.

În acest context, proprietarii canalelor, care sunt de fapt guvernele țărilor respective unde canalele au fost construite, au strategii variate și își asumă obiective clare cu toate consecințele care decurg din acestea.

Vom da câteva exemple preluate din documentele studiate pentru a se putea vedea gama largă de strategii care se pot adopta:

Canalul Kiel din Germania în cel mai bun an din punct de vedere financiar a acoperit 30% din costurile de funcționare. Între 2005 și 2010 acoperirea costurilor din venituri a variat între 14% și 30% restul fiind acoperit de Guvernul Federal al Germaniei, iar aceste rezultate financiare slabe vin în condițiile în care Canalul Kiel este cel mai tranzitat curs artificial de apă, având în medie în perioada mai sus menționată aproximativ 40.000 tranzituri pe an.

Canalul Suez, pe de altă parte, are obiective clare de profitabilitate și datorită urmării lor cu tenacitate are rezultatele financiare pozitive. În schimb, în studiile de specialitate, managerii ai unor mari companii de shipping (OOCL, Maerks, NYK, United Arab Shipping) au caracterizat conducerea Canalului Suez ca fiind „inflexibilă”, „monopolistă”, „neoriginală” și că ar acționa „militărește” tocmai din cauza rigidității politicii comerciale.

Canalul Panama, de asemenea, are obiective foarte clare de profitabilitate și o politică de prețuri foarte elaborată prin care urmărește atât rezultatul pozitiv, cât și atragerea de noi clienți și chiar comandă studii de piață legate de viitoarele politici ale Canalului Suez, urmărind atragerea clienților acestuia pentru anumite rute din Asia de Sud către Nordul Coastei de Est a Americii.

În acest context este foarte importantă decizia proprietarului canalului în legătură cu profitabilitatea și de asemenea strategia de dezvoltare industrială de-a lungul căii navigabile, întrucât politica de tarife poate avea un impact asupra stimulării industriei în regiune.

Ținând cont de strategiile europene pentru zona de transport și țintele stabilite prin programul NIADES II că până în anul 2030 transportul pe rute lungi să treacă în proporție de 30% de la rutier la căi ferate și căi navigabile și până în 2050 acest procent să ajungă 50% astfel încât emisiile de gaze cu efect de seră să scadă cu 60%, este de așteptat că în anii viitori rolul jucat de Canalul Dunăre – Marea Neagră să crească în importanță.

Traficul pe categorii de marfă tranzitate pe Canal

| Categoriile de marfă - NST2007 | 2017 | 2018 |
|---|------------|------------|
| Produse agricole, silvicultură, din pescuit | 5989189,92 | 5764218,71 |

| | | |
|--|--------------------|--------------------|
| Cărbune, lignit, țiței, gaze naturale | 649645,56 | 695325,72 |
| Mineruri metalifere, produse de minerit și exploatare de carieră | 4581799,58 | 5179757,09 |
| Produse alimentare, băuturi,tutun | 175849,89 | 74488,45 |
| Lemn | 54 | 0 |
| Cocs, produse rafinate din petrol | 953740,92 | 992353,37 |
| Produse chimice, cauciuc, mase plastice, comb.nuclear | 571340,19 | 584251,03 |
| Alte produse nemetalice; sticla; ciment, var, ghips, produse construcții | 323099,33 | 272845,68 |
| Metale și produse din metal | 428757,6 | 481096,62 |
| Categoriile de marfă - NST2007 | 2017 | 2018 |
| Mașini și utilaje | 36988,3 | 65610,79 |
| Echipamente | 61296,77 | 2209,81 |
| Alte produse | 683,49 | 10043 |
| TRAFIC INTERN | 6866014,21 | 7699975,29 |
| TRAFIC EXTERN | 6906430,34 | 6422225 |
| TRAFIC TOTAL | 13772445,55 | 14122200,27 |

Grupe de marfă

tone

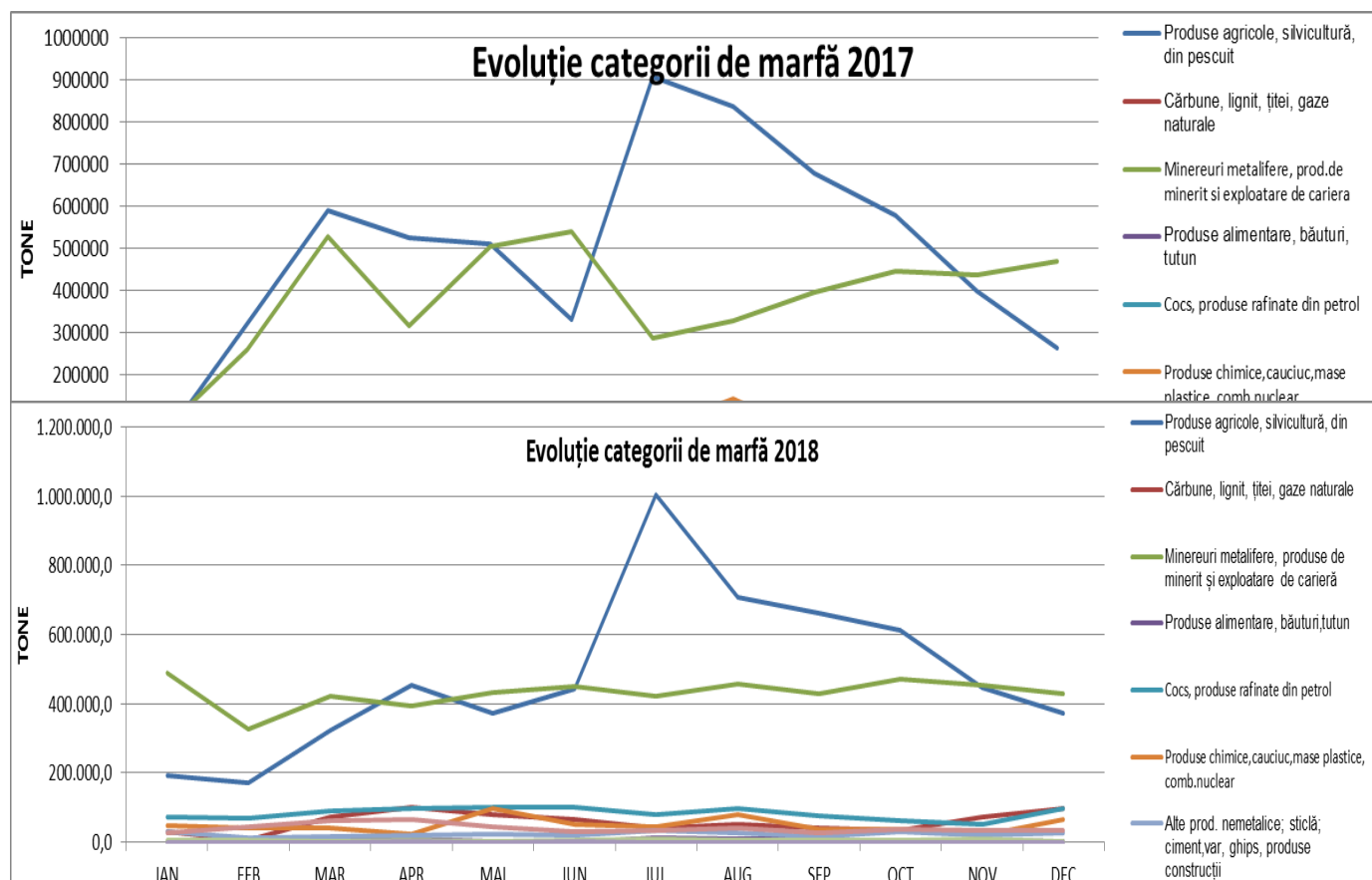
| Categorie marfă - Nume marfă | 2017 | 2018 |
|--|---------------------|---------------------|
| PRODUCTS OF AGRICULTURE | 5.989.189,92 | 5.764.218,71 |
| Germeți de grâu, cereal based prep. Food | 8.984,04 | 0,00 |
| Germeți de porumb, maize (corn) not seed | 22.416,45 | 14.754,55 |
| Gluten, wheat gluten | 14.886,66 | 2.200,00 |
| Grau, buckwheat | 2.294.323,16 | 2.485.193,91 |
| Malt, malt, whether or not roasted | 8.629,56 | 0,00 |
| Orz, barley | 779.751,60 | 524.974,74 |
| Pelete de porumb, maize pellets | 7.017,46 | 0,00 |
| Pelete sfeclă, beet pulp | 7.546,78 | 0,00 |
| Porumb, maize (corn) | 1.876.890,58 | 1.791.032,21 |
| Rapita, rapeseed | 430.637,27 | 410.251,89 |
| Semințe de floarea soarelui, sunfl. Seed | 290.371,33 | 342.404,10 |
| Soia, soya | 94.061,49 | 74.718,71 |
| Șrot din cereale, cereal groats,meal,pellets | 24.478,10 | 10.877,91 |
| Șrot floarea soarelui, groats | 27.654,48 | 37.415,13 |
| Șrot rapiță, rape scrap | 13.339,73 | 13.885,50 |
| Șrot soia, soya meal | 66.669,51 | 51.900,85 |
| Triticale, triticale | 5.384,09 | 2.466,52 |
| Ulei de cocos, coconut oil | 6.444,61 | 0,00 |
| Ulei de palmier, palm oil | 9.703,02 | 2.142,69 |

| | | |
|--|---------------------|---------------------|
| Coal and lignite, crude petr.,natural gas | 649.645,56 | 695.325,72 |
| Cărbuni, coals, other | 649.645,56 | 695.325,72 |
| Metal ores, mining products | 4.581.799,58 | 5.179.757,09 |
| Balastru, sand and gravel | 2.586,00 | 19.771,00 |
| Bauxită, aluminium ores | 1.272.124,39 | 1.687.538,43 |
| Colemanita, colemanit | 48.694,66 | 36.830,13 |
| Concentrat de cupru, copper ore | 78.699,24 | 83.267,52 |
| Fosfat, phosphate | 584.816,06 | 592.858,29 |
| Minereu de fier, ores, other | 1.372.106,14 | 1.330.132,43 |
| Categorie marfă - Nume marfă | 2017 | 2018 |
| Nisip, sand | 860.689,00 | 1.013.686,00 |
| Piatră, natural stone | 0,00 | 14.243,00 |
| Oxid de aluminiu, aluoxye | 4.450,04 | 15.926,43 |
| Sare vrac, boiler sand, salt | 118.420,13 | 105.418,61 |
| Zgură de furnal,slag, iron | 239.213,92 | 280.085,25 |
| Food products, beverages and tobacco | 175.849,89 | 74.488,45 |
| Alcool etilic, ethanol | 0,00 | 0,00 |
| Ddgs, furaj, residue | 102.855,15 | 56.424,93 |
| Mazare, pea dry | 71.183,75 | 16.367,18 |
| Tărâță, bran | 1.810,99 | 1.696,34 |
| Wood and products of wood | 54,00 | 0,00 |
| Parchet/lambriu lemn, plywood | 54,00 | 0,00 |
| Coke and refined petroleum products | 953.740,92 | 992.353,37 |
| Benzină, motor spirit, gasoline or petrol | 4.689,65 | 11.586,99 |
| Biodisel energie regenerabilă (>70% diesel) | 3.511,41 | 8.347,49 |
| Biodisel, biodiesel (<70% diesel) | 40.013,89 | 56.130,49 |
| Cocs petrol, petroleum coke | 105.691,98 | 128.239,38 |
| Cocs, coal cokes | 44.963,10 | 105.372,31 |
| Deșeuri petroliere, gas oil, diesel | 1.101,07 | 0,00 |
| Gpl, liquefied gas, flammable, n.o.s. | 25.295,09 | 32.936,08 |
| Motorină, gas oil, diesel fuel, heating oil | 690.162,55 | 606.771,00 |
| Pacura, tars, liquid | 26.362,61 | 38.858,55 |
| Ulei tehnic, lubricating oil | 2.492,26 | 4.110,95 |
| Chemicals, chemical products | 571.340,19 | 584.251,03 |
| Alcool, alcohols, nontoxic | 0,00 | 0,00 |
| Ammonium nitrate fertilizers | 0,00 | 194.087,06 |
| Benzen, benzene | 24.835,38 | 27.037,93 |
| Cauciuc mărunțit, rubber waste | 6.690,42 | 9.040,50 |
| Diamoniu fosfat, diammonium phosphate | 35.553,67 | 39.930,09 |
| Dicalcio fosfat, dicalcium phosphate | 756,10 | 5.975,89 |
| Fame, fatty acid | | 61.535,42 |
| Fertilizator , fertilizer | 127.776,49 | 0,00 |
| Fosfat de amoniu, ammonium phosphate | 5.951,41 | 1.100,00 |
| Îngrășaminte chimice, artificial fertilizer | 64.016,92 | 69.728,68 |
| Monoamoniu fosfat, phos.min-ch.fertilizer | 58.547,45 | 68.675,68 |
| Nitrat (azotat) de amoniu, am. Nitrate | 24.963,39 | 12.474,44 |

| | | |
|--|-------------------|-------------------|
| Nitrocalcar, calcium ammonium nitrate | 0,00 | 5.340,17 |
| Sulfat de amoniu, ammonium sulphate | 2.508,79 | 1.195,56 |
| Metil eter (mtbe), methyl ester | 5.868,03 | 0,00 |
| Sare de potasiu, potassium salts, natural | 0,00 | 1.000,00 |
| Uree lichidă, urea | 8.091,66 | 14.030,76 |
| Uree solidă, urea | 205.780,48 | 73.098,85 |
| Other nonmetallic mineral products | 323.099,33 | 272.845,68 |
| Bentonita, bentonite | 50.262,03 | 40.307,28 |
| Ciment, cement | 4.118,86 | 4.504,86 |
| Clinker, cement clinker | 83.267,45 | 35.233,91 |
| Criblură, marble garnule, grit | 64.061,00 | 89.488,00 |
| Diatomita, siliceous fossil meal,earth | 8.517,93 | 0,00 |
| Feldspat, felspar,leucite,nepheline,fluorsp | 20.849,99 | 8.050,00 |
| Gips, gypsum | 46.955,00 | 46.207,00 |
| Granit, granite rectangular cut | 27.165,97 | 7.263,04 |
| Magnezita, magnesite | 0,00 | 0,00 |
| Materiale constructii, constr. Material | 0,00 | 0,00 |
| Perlita, vermiculite,perlite,chlorite | 9.925,29 | 29.729,11 |
| Materiale constructii, constr. Material | 0,00 | 0,00 |
| Sticla, glass,glassware | 7.975,81 | 12.062,48 |
| Tonsil, abrasive powder or grain | 0,00 | 0,00 |
| Basic metals, fabricated metal products | 428.757,60 | 481.096,62 |
| Bare de oțel, steel bars | 0,00 | 5.985,80 |
| Fier vechi, iron scrap | 120.368,26 | 128.915,87 |
| Foi tablă, sheet iron | 124.017,25 | 141.779,35 |
| Fontă, cast iron tube,pipe,hollow profile | 0,00 | 0,00 |
| Laminate, steel. Rolled | 111.446,18 | 119.957,00 |
| Role tablă, flat iron,steel | 17.169,81 | 23.331,00 |
| Sârme, wires | 4.442,69 | 2.910,37 |
| Șină cale ferată, rails | 4.784,31 | 16.344,81 |
| Sleberi, steel slabs | 19.175,31 | 0,00 |
| Structuri metalice, iron or steel structure | 3.173,55 | 14.622,27 |
| Tagle, billets | 24.180,24 | 899,10 |
| Țevi metalice, iron or steel tube,pipe fitting | 0,00 | 16.350,69 |
| Tunder, waste, non ferro metals | 0,00 | 10.000,00 |
| Machinery and equipment n.e.c. | 36.988,30 | 65.610,79 |
| Echipamente, force transm. Equipment | 33.631,06 | 62.137,23 |
| Piese - mecanice, machine parts | 2.661,81 | 3.436,56 |
| Utilaje, machinery | 655,43 | 37,00 |
| Equipment utiliz. In the transport | 61.296,77 | 2.209,81 |
| Containere de 20 goale, cont. 20ft empty | 2.899,46 | 820,00 |
| Containere de 20 pline, cont. 20ft loaded | 47.592,32 | 0,00 |
| Containere de 40 goale, cont. 40ft empty | 2.904,64 | 1.389,81 |
| Containere de 40 pline, cont. 40ft loaded | 7.639,95 | 0,00 |
| Containere, containers | 260,40 | 0,00 |
| Lichide inflamabile | 0,00 | 10.043,15 |

| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| Metil butil eter (mtbe), methyl-tert-butyl ether | 0,00 | 10.043,15 |
| Substanțe radioactive | 683,49 | 0,00 |
| Material radioactiv, radioactive material | 683,49 | 0,00 |
| TOTAL | 13.772.445,55 | 14.122.200,42 |

EVOLUȚIA CATEGORIILOR DE MARFĂ ÎN ANUL 2017



8. Tarife

8.1. Considerente generale

Tarifele de tranzitare sunt principala sursă de venit a unui canal artificial navigabil indiferent de tip sau de poziționare.

În materie de tarife nu există practici unitare, ci doar anumite recomandări și doar pentru anumite zone geografice. Deși nu se întâmplă în toate cazurile, în principiu tarifele ar trebui să înglobeze: costurile de operare și tranzitare ale canalului, protecția mediului și cele legate de alte prevederi legale, redevențe, capital pentru mentenanță, modernizări și/sau extindere, amortizarea investițiilor etc.

La stabilirea tarifelor trebuie avută în vedere stimularea utilizării canalului.

În general tarifele sunt determinate de tipul de navă și de dimensiunile acestora.

Adițional pot exista și servicii suplimentare tarificate sau suprataxe ca de exemplu: servicii de siguranță, taxe de tractare, ecluzare etc.

Factori de influență:

Uniunea Europeană și-a manifestat și își manifestă interesul în domeniul tarifării infrastructurii de transport pe apă în scopul creșterii eficienței și sustenabilității sistemului de transport european.

Comisia Europeană a elaborat studii care să conducă la pregătirea unui cadru comun de tarifare. Motivația Comisiei Europene în elaborarea acestui cadru comun constă în micșorarea diferențelor între diferitele sisteme de tarifare folosite în statele membre, deoarece acestea pot genera distorsiuni ale pieței comune, desconsiderarea responsabilităților de mediu și sociale sau dificultăți în finanțarea investițiilor viitoare.

Limitarea care împiedică punerea în practică a acestei abordări este lipsa unui cadru de reglementări la nivel european care să impună un mod clar de înregistrare a cheltuielilor și de relevare a dependenței la nivel discret a acestor cheltuieli de fiecare unitate de transport care utilizează infrastructura. Se preconizează ca autoritățile europene să creeze acest cadru de reglementări privind înregistrarea costurilor și apoi să impună un model de calcul unitar pentru întreg blocul comunitar.

În practică, evidențierea costurilor cu infrastructura în relație directă cu volumul de trafic nu este realizată încă în niciuna din țările unde Comisia Europeană a efectuat studii, ceea ce duce în final la folosirea unor metode alternative, cu mențiunea că se pune accent pe identificarea costurilor variabile care sunt direct legate de utilizare și pe eliminarea din calculul de cost a cheltuielilor care servesc altor scopuri decât cele legate de transport.

8.2. Metodologii de calcul a tarifului

Pentru metodologia de calcul a tarifului de tranzit pe canalele navigabile se practică următoarele abordări majore:

- abordarea financiară, bazată pe cost – această abordare are în vedere toate costurile administrației, necesare pentru a putea asigura serviciile de tranzitare a navelor fluviale;

- abordarea statistică, bazată pe indicatorii de trafic – această abordare are în vedere cantitățile de marfă transportată în navele care tranzitează canalele navigabile.

Trebuie să se țină cont de faptul că administrația (ACN) nu deține un istoric în ceea ce privește aplicarea pentru navele fluviale a unui tarif pe tonă marfă, acest tip de tarifare nefiind practicat în istoria funcționării canalelor.

8.3. Istoricul tarifelor pe Canalul Dunăre - Marea Neagră

Tarifele de tranzitare au fost fundamentate încă de la darea în funcțiune a canalului, pe navă (tonă capacitate, TRN, LBT, CP) și nu pe încărcătură (tonă marfă), astfel încât să se realizeze o utilizare rațională și cât mai intensivă a Canalului Dunăre – Marea Neagră cât și a tuturor instalațiilor sale, în concordanță cu posibilitățile sale de trafic și a porturilor aferente, în paralel cu amortizarea cheltuielilor ocazionate de întreținerea și exploatarea canalului și a instalațiilor sale.

Din acest punct de vedere la o scară proprie canalul Dunăre-Marea Neagră îndeplinește funcții similare cu Suez, Panama, Kiel, Corint etc. Aceste criterii au fost subliniate în documentele de justificare a construcției, fiind avute în vedere în primele studii privind taxele de trecere prin canal.

Istoria tarifelor canalului Dunăre-Marea Neagră începe în 1982 prin realizarea de către Institutul de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi București a primului studiu pe această temă.

Amintim din acesta următoarele elemente importante:

- clasificarea ca și canal de trecere facultativă, construcții similare fiind Kiel și Corint. Canalele Panama, Suez, Sulina sunt clasificate ca și canale de trecere obligatorii care se impun ca și soluții unice pentru navigația pe o anumită relație;
- recomandarea tarifelor de tranzit pe tone capacitate și nu încărcătură, tip de navă, tip de marfă, tip de trafic intern /extern.

Tarifele astfel recomandate se aprobau prin Decret al consiliului de stat al RSR.

Conform cu documentația studiată, primele tarife de tranzit sunt:

- tarif mediu tranzit navă sub pavilion românesc **7.50 lei / tonă capacitate**.
- tarif mediu pentru trecerea navelor străine sau românești, când se efectuează transporturi în cont străin **1.00 USD / tonă capacitate**.

În 1987 se schimbă tarifele, astfel ele devenind fixe, în funcție de tipul de nava și capacitate.

De exemplu, pentru un convoi de barje de 4000 TC, tariful era 3880 USD, iar pentru 12000 TC tariful era de 10200 USD.

În 1989 sistemul devine mai complex luându-se în calcul praguri de tarif.

Din arhiva companiei prezentăm o sinteză a tarifelor de unde se poate deduce că acestea sunt structurate pe tipuri de navă și două praguri de capacitate.

Sumarizat, acestea sunt prezentate în tabelul de mai jos:

| An | Trafic intern | | | | Trafic extern | |
|------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Convoi >4000 | Convoi <4000 | Convoi >4000 | Convoi <4000 | Convoi >4000 | Convoi <4000 |
| | USD / TC | | EUR / TC | | USD / TC | |
| 1993 | 0.27 | 0.30 | | | 0.80 | 1.00 |
| 1996 | 0.14 | 0.16 | | | 0.80 | 1.00 |
| 1997 | 0.23 | 0.26 | | | 0.80 | 1.00 |
| 1998 | 0.22 | 0.26 | | | 0.80 | 1.00 |
| 2000 | | | 0.14 | 0.16 | 0.80 | 1.00 |
| 2002 | | | 0.18 | 0.20 | 0.80 | 1.00 |

Se poate observa raportarea tarifului de tranzitare pentru nave fluviale la tonă capacitate și nu la tonă marfă transportată.

Din anul 2000 se evidențiază apariția tarifelor pentru distanțe fixe tranzitate și nu se mai calculează în USD, ci în EURO.

De asemenea, se reduce tariful pentru tranzitul fără marfă și crește pentru mărfuri periculoase.

Fundamentarea acestor tarife nu are la bază studii clare, fiind bazată doar pe analiza de cheltuieli și situații de trafic.

Din anul 2003 se modifică numărul de praguri de la două la patru astfel: sub 2000 TC, 2001 - 4000 TC, 4001 - 6000 TC și peste 6001 TC.

În iulie 2004 apar discount-urile pe cantități totale anuale transportate.

S-a putut observa și pentru această perioadă, raportarea tarifului de tranzitare pentru nave fluviale la tonă capacitate și nu la tonă marfă transportată.

Începând cu anul 2006 s-a renunțat la tarifele pe distanțe fixe tranzitate și la împărțirea traficului în intern și extern.

În anul 2007 au fost introduse tarife diferențiate pe grupe de marfă, ponderat în funcție de km parcurși ai canalului, iar în anul 2009 apare tariful minim.

În anul 2014 s-a schimbat modalitatea de tarifare pentru nave fluviale.

Tariful s-a raportat tot la tonă capacitate, dar nu pe categorii de marfă și a redevenit unic (de 0,27 euro/tonă capacitate).

Pornind de la statistica anului 2013 care relevă faptul că din totalul de 4.642 de convoaie care au tranzitat canalele navigabile, 11% se încadrează între 8.000 și 10.000 tone capacitate, 10% convoaie între 10.000 și 12.000 tone capacitate și doar 9% convoaie au fost mai mari sau egale cu 12.000 tone capacitate, precum și de la statistica anului 2014 care relevă că din totalul de 5.039 de convoaie care au tranzitat canalele navigabile, 11% din convoaie se încadrează între 8.000 și 10.000 tone capacitate, 11% între 10.000 și 12.000 tone capacitate și numai 8% au fost cu tonaj mai mare sau egal cu 12.000 tone capacitate,

rezultă că traficul cu convoaie de barje derulat pe canalele navigabile este aproape constant, deși numărul armatorilor care au utilizat acest tip de transport s-a diversificat și a crescut.

Având în vedere faptul că utilizarea convoaielor mari aduce beneficii atât transportatorilor, cât și administrației, pentru a stimula și eficientiza activitatea de tranzitare în perioada 01.10.2014 – 31.12.2014 administrația a pus în aplicare un plan tarifar diferențiat în funcție de mărimea convoaielor, indiferent de încărcătura sau starea barjelor (pline sau goale), astfel în loc de 0,27 euro/tonă capacitate – tarif unic care a rămas valabil pentru celelalte tipuri de nave și convoaie care nu se încadrează în categoriile nominalizate, s-au aplicat:

- 0.26 euro/tonă capacitate pentru convoaiele cu un tonaj între 8.000 – 9.999 tone capacitate;

- 0.23 euro/tonă capacitate pentru convoaiele cu un tonaj între 10.000 – 11.999 tone capacitate;

- 0.20 euro/tonă capacitate pentru convoaiele cu un tonaj mai mare sau egal cu 12.000 tone capacitate.

Așa cum a fost specificat, această modalitate de tarificare a fost aplicată doar în perioada 01.10.2014 – 31.12.2014.

În istoricul expus succint mai sus s-au prezentat tarifele pentru activitatea de tranzit (peste 80% din veniturile obținute de administrație) a navelor fluviale (peste 97 % din totalul activității de tranzit), raportate întotdeauna la tonă capacitate (pe nava) și niciodată la tonă marfă (pe încărcătură).

8.4. Tarife actuale practicate pe Canalul Dunăre - Marea Neagră

Tarifele actuale practicate de companie, valabile începând cu 01 ianuarie 2019, sunt cele rezultate prin aplicarea Normei de fundamentare avizată de Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval, prin adresa nr. 16699/10.12.2018.

8.5. Comparație cu alte canale navigabile

Este cunoscut faptul că deseori au loc comparații între Canalul Dunăre - Marea Neagră și alte canale navigabile, însă aceste comparații sunt viciate din păcate de o serie întreagă de omisiuni care duc în final la concluzii subiective sau insuficient fundamentate.

Pentru comparație am ales canalele Kiel și Corint similare Canalului Dunăre – Marea Neagră. De asemenea am adăugat canalele Suez și Panama considerate de referință în industrie și canalul Main - Dunăre.

În domeniul tarifelor trebuie ținut cont de tipul de construcție, traseu, trafic deservit, complexitatea utilajelor, ecluze, stații de pompare etc. care pot mări tarifele.

În domeniul comparabilității trebuie menționat faptul că fiecare administrație adoptă un sistem de tarificare propriu care corespunde intereselor și sistemului de navigație. Astfel, tarifele pot fi pe navă, marfă sau combinate. Trebuie precizat că această analiză nu este complexă, conține diverse echivalări și asumții nedocumentate, scopul fiind doar orientativ.

8.5.1. Canalul Kiel

Canalul Kiel conectează Marea Nordului de Marea Baltică, are 98 km lungime și salvează peste 400 km comparativ cu variantele ocolitoare ale peninsulei Iutlanda: Oresund și Great Belt. Calea navigabilă are între 102.5 și 162 m, iar adâncimea este de 11 m.

Canalul Kiel este cel mai tranzitat canal din lume, cu o medie de peste 40.000 de nave, cât Panama și Suez la un loc. Cu toate acestea între 2005 și 2010 veniturile din tranzit au acoperit între 14% și 30% din costurile de operare, diferențele fiind acoperite de către Guvernul Federal al Germaniei.

Tariful este în funcție de tonajul brut al navelor. La acest tarif se mai adaugă alte taxe ca de exemplu pilotaj, remorcare etc.

Există o grilă de discount în funcție de numărul de tranzitări dintr-un an.

8.5.2. Canalul Corint

Canalul Corint a fost inaugurat în 1893 și conectează Golful Corint la Marea Egee scurtând la jumătate drumul dintre Pireu și Italia. Are 6.4 km lungime și doar 21 m lățime minimă făcându-l imposibil de trecut de majoritatea navelor moderne. Toate navele de peste 800 TN sunt remorcate în timpul tranzitului. În funcție de porturile sursă și destinație, tranzitul prin canalul Corint poate reduce distanță între 100 și 300 km.

Sistemul de tarifare pe canalul Corint este în funcție de tonajul net și are foarte multe suprataxe și parametri de calcul precum: pavilionul navei; tipul navei; portul de plecare și ultimul port de tranzit; portul destinație; tonajul net; lungimea vasului.

8.5.3. Canalul Main – Dunare

Canalul Main – Dunăre supranumit și Canalul Europa este localizat în Germania și conectează râurile Main de Dunăre de la Bamberg până la Kelheim, practic conectează Marea Nordului și Oceanul Atlantic cu Marea Neagră asigurând astfel una din cele mai importante axe de transport pe apă din Europa, lungă de 3500 km, între porturile Rotterdam și Constanța.

Canalul a fost terminat în 1992 are 172 km și 16 ecluze. Alte caracteristici importante sunt: lățime medie 55 m, adâncime 4.25 m, perioada de construcție 32 ani, costuri totale 250 milioane euro.

Tarifele de utilizare ale canalului sunt în funcție de numărul de kilometri parcurși, greutatea la încărcare și clasificarea bunurilor transportate. Trecerea prin ecluze se tarifează suplimentar.

Containerele se tarifează per bucată, iar navele de pasageri gradual în funcție de numărul de pasageri.

Se pot puncta câteva diferențe în ceea ce privește statutul Canalului Dunăre-Marea Neagră și Rin-Main-Dunăre și cauzele politicii tarifare diferite a celor două administrații:

- veniturile realizate din activitatea de trafic de pe canalul Rin-Main-Dunăre nu acoperă decât 10% din volumul cheltuielilor de întreținere ale acestuia, diferența fiind suportată de către bugetul de stat german prin programe anuale, iar din ultimele informații statul german caută în prezent soluții pentru a reduce acest deficit;
- tarifele aplicate pe canalul Rin-Main-Dunăre sunt stabilite în funcție de sectorul tranzitat de o navă sau convoi, cheltuielile suportate de Administrație depinzând de numărul ecluzelor aflate în sectorul respectiv;
- majoritatea secțiunilor din Coridorul VII sunt pe un curs natural de apă (nu în totalitate artificial ca în cazul Canalului Dunăre-Marea Neagră) unde nu se aplică taxe pentru navigație;
- influența nivelelor de pe Dunăre, Main sau Rin nu este resimțită în traficul de pe canalul german (spre deosebire de cazul nostru), datorită regimului barat al celor 3 fluvii.

Concluzia comparatiilor cu alte canale navigabile:

CN Administrația Canalelor Navigabile SA, practicând un tarif calculat pentru tranzitarea întregului canal, aplică o politică de reducere în funcție de distanța parcursă de navă/convoi dacă aceasta are o escala în unul din porturile de pe canal sau are ca destinație portul Midia, aplicând un coeficient de distanță.

Complexul hidrotehnic Canalul Dunăre - Marea Neagră și Canalul Poartă Albă – Midia, Năvodari reprezintă o cale artificială de navigație, unde nivelul constant al apei este asigurat cu preponderență prin pompare, drept urmare comparațiile cu alte canale din păcate nu pot fi susținute nici tehnic și nici economic.

8.6. Facilități și reduceri tarifare

În decursul perioadei de exploatare a canalelor navigabile și în condițiile unei politici de autofinanțare CN Administrația Canalelor Navigabile SA a declarat permanent un obiectiv de întarire a relației cu clientii și de sprijin pentru partenerii săi.

Deși efectele crizei economice și situațiile extreme în care s-a desfășurat periodic navigația pe Dunăre au afectat în decursul timpului în aceeași măsură din punct de vedere economic și clienții și administrația, s-a încercat în permanență să se susțină activitatea clientilor, realizând nenumărate demersuri pentru încurajarea acestora și dezvoltarea activităților desfășurate pe canalele navigabile.

Așa cum a fost precizat, au fost acordate în anii anteriori reduceri tarifare în perioadele de îngheț și de asemenea, reduceri în perioadele în care nivelul hidrologic al Dunării a fost scăzut, cu toate că adâncimea apei din canal a fost menținută întotdeauna la cote optime-proiectate cu cheltuieli suplimentare de energie electrică suportate de companie.

Se constata ca din 2007 (când tarifele aveau quantum diferențiat raportat la tonă capacitate, în funcție de felul mărfurilor transportate) până la 1 iulie 2014 când s-a trecut la aplicarea unui tarif unic (0.27 euro/tonă capacitate) tarifele de tranzitare nu au fost renegociate. În schimb au fost acordate facilități: reducere tarife 20% în perioadele de îngheț (spre exemplu, februarie 2012), facilități în perioadele în care nivelul hidrologic al Dunării a fost scăzut (spre exemplu, 15% și 10% la sfârșitul anului 2011 și începutul anului 2012) și reducerea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii portuare (cheiaj) de două ori (cu 10% începând cu data de 18.04.2012 și cu încă 10% începând cu data de 03.04.2013).

În perioada octombrie – decembrie 2014, pentru a stimula transportul mărfurilor pe apele interioare și tranzitarea pe o scară mai largă a navelor în convoi, s-au acordat facilități beneficiarilor infrastructurii de transport naval, prin aplicarea unor tarife diferențiate în funcție de mărimea convoaielor, indiferent de încărcătura sau starea barjelor (pline sau goale), măsură care a fost apreciată de unii clienți, care tranzitau cu convoaie mari și dezagreată de alți clienți care tranzitau cu convoaie mici sau șlepuri.

Având în vedere condițiile meteo de îngheț, în perioada ianuarie – februarie 2017 tarifele de tranzitare au fost reduse cu 20% neaplicând tarife clienților care au tranzitat cu remorchere și alte nave de intervenție pentru spart gheață și de asemenea, nefacturând staționarea navelor pe canal.

Concluzia prezentei analize este ca administrația a avut o politica proactiva si a tratat solicitarile clientilor, aplicând tarife nediscriminatorii care să susțină în același timp și cheltuielile necesare si planificate conform bugetelor de venituri si cheltuieli ale complexului hidrotehnic .

În perioadele în care fluxurile de marfă scad (începutul sau sfârșitul anului) sau când sunt condiții meteorologice drastice (gheață sau ape mici la Dunăre) nu numai transportatorii, cât și administrația se confruntă cu probleme deosebit de dificile în ceea ce privește întreținerea construcției hidrotehnice în încercarea de a menține infrastructura de transport naval în condiții funcționale.

În prezent compania practică reduceri tarifare în funcție de mărimea convoaielor care tranzitează canalele navigabile, iar tariful aplicat activității este ponderat în funcție de kilometri parcurși.

9. Analiza cheltuielilor

În elaborarea prezentului document au fost analizate componentele de cost ale CN ACN SA plecând de la modul lor de înregistrare în sistemul financiar.

Categoriile de cheltuieli înregistrate de CN ACN SA în anul 2017 sunt:

| | Categorii Cheltuieli |
|---|--------------------------------------|
| 1 | 6022 CHELTUIELI COMBUSTIBIL |
| 2 | 6024 PIESE SCHIMB |
| 3 | 6028 ALTE CHELTUIELI MATERIALE |
| 4 | 603 CHELTUIELI OB INVENTAR |
| 5 | 604 CHELTUIELI MATERIALE CONSTRUCȚII |

| | |
|----|---|
| 6 | 605.0119 CHELTUIELI ENERGIE |
| 7 | 605.0219 CHELTUIELI CU APA |
| 8 | 611 CHELTUIELI ÎNTREȚINERE |
| 9 | 612 REDEVENȚĂ |
| 10 | 612 CHIRII |
| 11 | 613 CHELTUIELI ASIGURARE |
| 12 | 615. CHELTUIELI CU PREGĂTIREA PROFESIONALĂ |
| 13 | 623. CHELTUIELI PROTOCOL |
| 14 | 624 CHELTUIELI TRANSPORT |
| 15 | 625 CHELTUIELI DEPLASARE |
| 16 | 626 CHELTUIELI POȘTALE |
| 17 | 627 CHELTUIELI SERVICII BANCARE |
| 18 | 628 ALTE CHELTUIELI CU SERVICIILE |
| 19 | 635.0119 CHELTUIELI IMPOZITE ȘI TAXE SEDIU |
| 20 | 635.1 CHELTUIELI FOND HANDICAPAȚI |
| 21 | 641 CHELTUIELI CU SALARIILE |
| 22 | 642 TICHETE MASĂ |
| 23 | 642. VOUCHERE DE VACANȚĂ |
| 24 | 6451.1 CAS 15,8%; |
| 25 | 6451.12 FD ACC PERS PERM SOC. 0.26% |
| 26 | 6452.1 SOMAJ SOC P. PERM 0,5% |
| 27 | 6452.2 FD. GARANT SOC. 0.25% |
| 28 | 6453.1 CASS 5.2% |
| 29 | 6453.2 CASS INDENIZ CM 0.85% |
| 30 | 6458 ALTE CHELTUIELI PROTECȚIE SOCIALĂ |
| 31 | 652 CHELTUIELI CU PROTECȚIA MEDIULUI |
| 32 | 654 PIERDERI DIN CREAȚE |
| 33 | 6581 DESPĂGUBIRI AMENZI |
| | Categorii Cheltuieli |
| 34 | 6582 DONAȚII |
| 35 | 6583 CHELTUIELI PRIVIND ACTIVELE |
| 36 | 6588 ALTE CHELTUIELI DE EXPLOATARE |
| 37 | 681 CHELTUIELI AMORTIZ |
| 38 | 6812 CHELTUIELI DE EXPOLATARE PRIVIND PROVIZIOANELE |
| 39 | 6813 AJUSTARI PT DEPRECIERE |
| 40 | 6814 AJUSTARI PT DEPRECIERE |

Categoriile de cheltuieli înregistrate de CN ACN SA în anul 2018 sunt:

| | Categorii Cheltuieli |
|----|--|
| 1 | 6022 CHELTUIELI COMBUSTIBIL |
| 2 | 6024 PIESE SCHIMB |
| 3 | 6028 ALTE CHELTUIELI MATERIALE |
| 4 | 603 CHELTUIELI OB INVENTAR |
| 5 | 604 CHELTUIELI MATERIALE CONSTRUCȚII |
| 6 | 605.0119 CHELTUIELI ENERGIE |
| 7 | 605.0219 CHELTUIELI CU APA |
| 8 | 611 CHELTUIELI ÎNTREȚINERE |
| 9 | 612 REDEVENȚA |
| 10 | 612 CHIRII |
| 11 | 613 CHELTUIELI ASIGURARE |
| 12 | 615. CHELTUIELI CU PREGĂTIREA PROFESIONALĂ |
| 13 | 621 CHELTUIELI COLABORATORI |
| 14 | 622 CHELTUIELI COMISIOANE |
| 15 | 6231 CHELTUIELI PROTOCOL |
| 16 | 6232 CHELTUIELI RECLAMĂ |
| 17 | 624 CHELTUIELI TRANSPORT |
| 18 | 625 CHELTUIELI DEPLASARE |
| 19 | 626 CHELTUIELI POȘTALE |
| 20 | 627 CHELTUIELI SERVICII BANCARE |
| 21 | 628 ALTE CHELTUIELI CU SERVICIILE |
| 22 | 635. CHELT.ALTE VĂRSĂMINTE |

| | |
|----|---|
| 23 | 635.1 CHELTUIELI FOND HANDICAPAȚI |
| 24 | 641 CHELTUIELI CU SALARIILE |
| 25 | 641.3 CHELTUIELI CONTRACT DE MANDAT |
| 26 | 641.5 CHELTUIELI CA |
| 27 | 642 TICHETE MASĂ |
| 28 | 642. 2 TICHETE DE VACANȚĂ |
| 29 | 6458 ALTE CHELTUIELI NORMĂ HRANĂ |
| | Categorii Cheltuieli |
| 30 | 6458 CHELTUIELI ACȚIUNI SOCIALE |
| 31 | 646 CHELTUIELI CAM |
| 32 | 646 CHELTUIELI CAM DG |
| 33 | 646 CHELTUIELI CAM CA |
| 34 | 652 CHELTUIELI CU PROT.MEDIULUI |
| 35 | 654 PIERDERI DIN CREAȚE |
| 36 | 6581 DESPAG, AMENZI,PENALIT |
| 37 | 6582 DONATII SUBVENȚII |
| 38 | 6583 CHELTUIELI PRIVIND ACTIVELE |
| 39 | 6584 CHELTUIELI CU SPONSORIZĂRI |
| 40 | 6588 ALTE CHELTUIELI EXPLOATARE |
| 41 | 6811 CHELTUIELI AMORTIZ |
| 42 | 6812 CHELTUIELI DE EXPLOATARE PRIVIND PROVIZIOANELE |
| 43 | 6813 AJUSTARI PENTRU DEPRECIERE |
| 44 | 6814 AJUSTARI PENTRU DEPRECIERE |

Aceste categorii de cheltuieli sunt alocate de către CN ACN SA următoarelor centre de cheltuieli:

| 2017 | Centru de Cheltuieli | 2018 | Centru de Cheltuieli |
|------|-----------------------------------|------|-----------------------------------|
| 1 | Aministrare Generală | 1 | Aministrare Generală |
| 2 | Administrare Secții | 2 | Administrare Secții |
| 3 | Ecluza AGIGEA | 3 | Ecluza AGIGEA |
| 4 | Ecluza CERNAVODĂ | 4 | Ecluza CERNAVODĂ |
| 5 | Ecluza OVIDIU | 5 | Ecluza OVIDIU |
| 6 | Ecluza NĂVODARI | 6 | Ecluza NĂVODARI |
| 7 | SPC (Stația de pompare Cernavodă) | 7 | SPC (Stația de pompare Cernavodă) |
| 8 | Flota Tehnică | 8 | Flota Tehnică |
| 9 | Port Medgidia | 9 | Port Medgidia |
| 10 | Port Basarabi | 10 | Port Basarabi |
| 11 | Port Ovidiu | 11 | Port Ovidiu |
| 12 | Port Luminița | 12 | Port Luminița |
| 13 | Canal Dunăre București | 13 | Canal Dunăre București |
| 14 | Șenal | 14 | Șenal |
| 15 | GAPM | 15 | GAPM |
| 16 | FRONT DE AȘTEPTARE | 16 | FRONT DE AȘTEPTARE |

Pentru calculul costurilor aferente activității de tranzit se folosesc chei de repartizare a cheltuielilor de Administrare Secții, Flota Tehnică, Administrare Generală fiind alocată celorlalte centre de cost.

În prezenta Nota conceptuală se vor utiliza datele economico-financiare pentru anii 2017-2018.

Se vor prezenta comparativ informații privind cheltuielile semnificative din costurile anilor 2017-2018 funcție de natura lor și de ponderea care o reprezintă în totalul cheltuielilor companiei.

9.1. Cheltuieli combustibil (6022 CHELTUIELI COMBUSTIBIL)

Mai jos este prezentată ponderea cheltuielilor cu combustibilul din totalul cheltuielilor. Se observă că ponderea în totalul cheltuielilor tinde să devină constantă în ultimii doi ani.

| An | 6022 CHELTUIELI COMBUSTIBIL | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|-----------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 648,672.41 | 47,304,954.64 | 1.37 |
| 2018 | 737,974.48 | 56,593,253.94 | 1.30 |

Cheltuielile cu combustibilul variază foarte mult în funcție de sezon.

Nu se poate observa o legătură între consumul de combustibil și valorile de trafic sau nivelul mrMB al Dunării la Cernavodă.

9.2. Alte cheltuieli materiale (6028 ALTE CHELTUIELI MATERIALE)

| An | 6028 ALTE CHELTUIELI MATERIALE | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|--------------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 1,701,423.02 | 47,304,954.64 | 3.60 |
| 2018 | 644,687.83 | 56,593,253.94 | 1.14 |

În perioada analizată aceste cheltuieli s-au diminuat în anul 2018 față de 2017, datorită suspendării activității de exploatare a obiectivelor supuse modernizării prin proiectul cu finanțare europeană „Modernizare ecluze. Echipamente și instalații”.

9.3. Cheltuieli de întreținere (611 CHELTUIELI ÎNTREȚINERE)

| An | 611 CHELTUIELI ÎNTREȚINERE | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|----------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 740,811.00 | 47,304,954.64 | 1.57 |
| 2018 | 7,343,018.49 | 56,593,253.94 | 12.98 |

Cheltuielile de întreținere sunt influențate de incidentele tehnice apărute, de necesitățile de dragare a șenalului navigabil. De asemenea, a crescut suma alocată întreținerii instalațiilor și utilajelor în urma serviciilor de mentenanță a obiectivelor din proiectul european „Modernizare ecluze. Echipamente și instalații” și sunt condiționate de limitele bugetare.

9.4. Cheltuieli de transport (624 CHELTUIELI TRANSPORT)

| An | 624 CHELTUIELI TRANSPORT | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|--------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 615,531.96 | 47,304,954.64 | 1.30 |
| 2018 | 604,260.34 | 56,593,253.94 | 1.07 |

Valoarea cheltuielilor de transport se poate observa că este relativ constantă pe parcursul anilor analizați.

9.5. Alte cheltuieli cu serviciile (628 ALTE CHELTUIELI CU SERVICIILE)

| An | 628 ALTE CHELTUIELI CU SERVICIILE | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|-----------------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 6,508,339.05 | 47,304,954.64 | 13.76 |
| 2018 | 7,199,386.78 | 56,593,253.94 | 12.72 |

Din tabelul de mai sus se poate observa cum valoarea cheltuielilor cu alte servicii a crescut în anul 2018 față de anul 2017. Evoluția nu este de natură să explice o dependență de alți factori cum ar fi tranzitul sau nivelul Dunării.

Ținând cont că această categorie ajunge până la 13% din cheltuielile totale, identificăm la nivel de serviciu prestat factorii care generează această creștere:

- apariția serviciilor de mentenanță pentru sistemul de gospodărire calitativă a apei din canalele navigabile realizat cu ajutorul fondurilor europene.(2017 – 428.835,30 lei; 2018 – 321.906,44 lei.)
- serviciile de pază.

| AN | CHELTUIELI CU PAZA | TOTAL ALTE CHELTUIELI | %PAZA CHELTUIELI CU SERVICIILE | TOTAL CHELTUIELI | % DIN TOTAL CHELTUIELI |
|------|--------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------|------------------------|
| 2017 | 4,835,932.52 | 6,508,339.05 | 74.30 | 47,304,954.64 | 10.22 |
| 2018 | 4,977,833.28 | 7,199,386.78 | 69.14 | 56,593,253.94 | 8.80 |

Având statut de obiectiv de interes național, mijloacele fixe aflate în producție trebuie să fie în permanentă securitate conform Legii nr. 333/2003 privind paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și protecția persoanelor cu modificările și completările ulterioare, Instrucțiunea M.A.I. nr 9 / 2013 privind efectuarea analizelor de risc la securitatea fizică a unităților ce fac obiectul Legii nr. 333/2003 privind paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și protecția persoanelor cu modificările și completările ulterioare, precum și a Raportului de evaluare și tratare a riscurilor la securitatea fizică efectuat de o societate specializată conform legislației în vigoare, pentru fiecare obiectiv aparținând CN ACN SĂ stabilind cerințele, măsurile și mecanismele de securitate pentru sistemul implementat, de ordin structural, tehnic, tehnologic și operațional.

9.6. Cheltuieli salariale (inclusiv taxe)

Pentru o mai bună analiză a costurilor cu salariile vom cumula toate categoriile de cheltuieli care sunt asimilate acestora.

| An | Cheltuieli cu salariile | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|-------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 21,819,310.91 | 47,304,954.64 | 46.12 |
| 2018 | 26,062,403.62 | 56,593,253.94 | 46.05 |

Din tabelul de mai sus se poate observa o creștere a cheltuielilor cu personalul în 2018 față de 2017. Numărul mediu de angajați ai CN ACN SA în anul 2017 și 2018 a fost de 419. Creșterea cheltuielilor cu salariile se datorează majorării salariului de baza minim brut pe țară garantat în plată, ce s-a majorat de la 1450 lei la 1900 lei / lunar începând cu 01 ianuarie 2018 potrivit Hotărârii de Guvern nr. 846/2017, a transferului contribuțiilor sociale de la angajator la angajat, precum și majorării fondului de salarii.

9.7. Cheltuieli cu energia (605.0119 CHELTUIELI ENERGIE)

Valoarea energiei electrice în anul 2018 a fost mai mare față de anul 2017 din cauza majorării cu aproximativ 15% a tarifelor reglementate ANRE care se aplică la prețul final pentru kWh.

| An | 605.0119 CHELT ENERGIE | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 3,004,385.29 | 47,304,954.64 | 6.35 |
| 2018 | 3,349,829.25 | 56,593,253.94 | 5.92 |

În general, o ecluză asigură trecerea între două cursuri de apă de niveluri diferite.

Funcționarea unei ecluze va avea întotdeauna ca și efect secundar transferul de apă din zona cu nivel mai ridicat în zona cu nivel mai scăzut. Ecluzele Agigea, Ovidiu și Năvodari au întotdeauna nivel mai ridicat în amonte, ceea ce duce ca la fiecare operațiune de ecluzare un anumit volum de apă din canal să se piardă. În cazul ecluzei Cernavodă

lucrurile se întâmplă astfel: când nivelul Dunării la Cernavodă este peste cel din canal, operațiunile de ecluzare generează un plus de apă în canal, când nivelul Dunării este sub nivelul apei din canal, operațiunile de ecluzare duc la pierdere de apă din canal în favoarea fluviului.

Ținând cont că singura sursă viabilă de alimentare cu apă a canalului este Dunărea, putem concluziona că atunci când fluviul are nivelul peste cel al canalului, apa este adusă gravitațional sau prin sifonare, iar când nivelul Dunării este sub cel al canalului, alimentarea cu apă se face cu consum de energie electrică, prin pompare utilizând Stația de Pompare Cernavodă.

Din cele menționate anterior concluzionăm că în funcție de nivelul apei din fluviul Dunăre consumul de energie pentru companie poate varia.

9.8. Cheltuieli cu provizioanele și amortizările (681)

| An | 681 Cheltuieli cu provizioanele și ajustările | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|---|------------------|-------------|
| 2017 | 3.370.535.75 | 47,304,954.64 | 7.13 |
| 2018 | 3.465.952.46 | 56,593,253.94 | 6.13 |

| An | 6811 Cheltuieli cu amortizarea | TOTAL Cheltuieli | % din total |
|------|--------------------------------|------------------|-------------|
| 2017 | 3.803.182.76 | 47,304,954.64 | 8.04 |
| 2018 | 3.817.310.90 | 56,593,253.94 | 6.75 |

Cheltuielile cu amortizarea imobilizărilor se mențin la nivel constant pentru perioada analizată. Cheltuielile privind provizioanele și ajustările valorilor activelor circulante au fost influențate de aplicarea principiului prudenței prevăzându-se riscul de neîncasare a unor creanțe și de asemenea pentru a oferi o imagine fidelă a activelor companiei ce nu trebuie supraevaluate.

9.9. Influența costului pentru activitățile de tranzit

Pentru perioada 2020 – 2022 valoarea costurilor estimate pentru întreținerea, repararea și modernizarea șenalului navigabil, a ecluzelor și a tuturor elementelor incluse în construcția hidrotehnică, vor fi influențate semnificativ în mod ascendent din cauza cheltuielilor cu mentenanța ecluzelor, necesare în urma finalizării proiectului “Modernizare ecluze. Echipamente și instalații”. Toate cheltuielile de mentenanță a ecluzelor rezultate în urmă finalizării proiectului realizat cu finanțare europeană, vor fi suportate numai din surse proprii ale companiei.

De asemenea, nivelul tarifului va fi influențat de cheltuiala aferentă lucrărilor de dragaj planificate până în anul 2020 inclusiv.

Este de așteptat astfel, că toate aceste cheltuieli de mentenanță și întreținere șenal navigabil să fie regăsite în tariful final aplicat pentru prestațiile de tranzitare.

10. Fundamentarea tarifelor

10.1. Aspecte legate de politica tarifară

Se reiterează că în decursul timpului au fost acordate reduceri tarifare în perioadele de îngheț și în perioadele în care nivelul hidrologic al Dunării a fost scăzut, cu toate că specificul constructiv al infrastructurii determina ca adâncimea apei din canal să fie menținută întotdeauna la cote optime, este adevărat însă, cu cheltuieli suplimentare aferente consumului de energie electrică suportate de companie.

Activitatea companiei este afectata in anumite perioade de sezonalitate (fluxurile de marfă scad la începutul sau sfârșitul anului), de condițiile meteorologice drastice (gheață, ape mici la Dunăre sau seceta), ca si transportatorii.

Se constata cresterea preturilor de achizitie a lucrarilor, serviciilor si produselor, ACN înregistrând cheltuieli semnificative cu: energia electrică, materialele utilizate în exploatare, reparațiile curente, lucrări, menținerea la cote optime a adâncimii apei din canal, paza obiectivelor infrastructurii etc.

Un aspect demn de mentiionat pentru acuratetea infomatiilor este ca ACN are, în afară de tranzitarea navelor și alte funcțiuni importante, dintre care:

- asigurarea alimentării cu apă în scop industrial și casnic, irigații, potabilizare apă, producerea energiei hidro și nuclear - electrice, activitate pentru care nivelul apei din canal trebuie menținut la un nivel ridicat, prin pompare, cu consum semnificativ de energie electrică, indiferent de nivelul apei la Dunăre;
- receptor al apelor meteorice acumulate pe întreg bazinul hidrografic aferent canalelor navigabile, al apelor epurate descărcate de agenții ecocomici riverani;

In concluzie, politica tarifara este influentata de acesti factori mentionati mai sus.

10.2. Considerente metodologice teoretice

Metodă alocării costurilor utilizata in document pornește de la identificarea cheltuielilor asociate doar cu activitățile al căror cost este calculat.

Trebuie subliniat faptul că una dintre cerințele acestei Note conceptuale și anume de a identifica un tarif raportat la tona marfă transportată în navele care tranzitează canalele navigabile, se bazează pe un indicator foarte variabil – TONA MARFĂ TRANSPORTATĂ.

Acest indicator poate varia independent de condițiile de trafic asigurate de Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A, determinand inoportunitatea adoptarii unei politici tarifare de acest tip la acest moment al evolutiei canalelor navigabile.

Metoda alocării costurilor prezintă un dezavantaj deoarece cheltuielile evidențiate în calculul tarifului nu reflectă în mod real costurile cu tranzitarea navelor fluviale, din cauza variației fluxurilor de marfă încărcate în acestea.

Fluxurile de marfă, adică în mod concret cantitatea de marfă transportată pe canale poate varia independent de influența companiei, sezonier din cauza condițiilor meteorologice (gheață, secetă sau perioada recoltelor agricole), din motive strâns legate de condițiile economiei naționale sau mondiale etc.

10.3. Considerente metodologice practice

Așa cum s-a precizat anterior tarifele de tranzitare au fost fundamentate, conform numeroaselor studii pe care le deține compania, încă de la darea în funcțiune a canalului, pe navă (tonă capacitate, TRN, LBT, CP) și nu pe încărcătură (tonă marfă), astfel încât să se realizeze o utilizare rațională și cât mai intensivă a Canalului Dunăre – Marea Neagră, cât și a tuturor instalațiilor sale, în concordanță cu posibilitățile sale de trafic și a porturilor aferente, în paralel cu amortizarea cheltuielilor ocazionate de întreținerea și exploatarea canalului și a instalațiilor sale.

ACN a elaborat normele de fundamentare ale tarifului de tranzitare a infrastructurii de transport naval a canalelor navigabile pentru nave și convoaie, pornind de la costurile efectiv înregistrate cu aceasta activitate.

Cheltuielile pentru întreținere și exploare sunt în prognozate si concretizate in funcție de Bugetul de Venituri și Cheltuieli anual aprobat prin Hotarare a Guvernului, astfel încât să se asigure echilibrul financiar, dar cu obiectivul managerial de practicare a unei politici tarifare corecte.

Pentru stabilirea tarifului practicat s-au luat în considerare cheltuielile necesare exploatării, întreținerii și reparării tuturor obiectivelor care, în comun, constituie construcția hidrotehnică compusă din Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poartă Albă – Midia Năvodari.

Raportat la istoricul funcționarii ACN și la modul actual de înregistrare a cheltuielilor, aceasta Nota isi propune sa foloseasca metoda alocării acestor cheltuieli pentru a identifica costurile asociate cu activitatea de tranzitare a navelor fluviale, separându-le astfel de restul activităților companiei.

Ținând cont de factorii enumerați mai jos este de așteptat că abordarea care se bazează doar pe costuri variabile respectiv cheltuieli, tone marfă, să ducă la un rezultat mai puțin exact, mediu.

Factorii luați în calcul sunt următorii:

- modul de înregistrare a cheltuielilor nu poate surprinde legătura dintre toate activitățile desfășurate și traficul care a generat nevoia respectiv cheltuiala, iar acest lucru ne împiedică să identificăm costurile marginale generate de fiecare navă în plus care tranzitează canalul.
- există anumite activități, ca de exemplu dragajul, care nu se desfășoară constant și sunt limitate din punct de vedere bugetar astfel că de multe ori costul înregistrat în contabilitate nu reprezintă nevoia reală de dragare, ci mai degrabă bugetul disponibil, iar atunci când apar situații de criză și se execută dragajul, costul înregistrat în contabilitate acoperă în realitate nevoia de dragaj pentru o perioadă mai lungă, uneori chiar excedând un an.
- majoritatea cheltuielilor înregistrate sunt fixe în raport cu variația traficului pe canal.

10.4. Modelarea tarifului, raportat la tonă marfă, ținând cont de costurile cu tranzitarea navelor fluviale în anul 2017, respectiv 2018

VARIANTA 1:

Varianta nr. 1 conduce la identificarea tarifului unic raportat la tonă marfă transportată.

S-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2017 cu tranzitarea navelor fluviale și de asemenea cantitatea de marfă transportată în navele fluviale care au tranzitat canalele în anul 2017.

CURS VALUTAR EURO = 4,7 LEI

| 2017 | UM | PROFIT | LEI | EURO |
|--|---------------------------------------|--------|------|------|
| CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 39.576.233,15 LEI | | | |
| TONA MRAFĂ | 13.731.872,00 TM | | | |
| CHELTUIALA TRANZITARE | 39.576.233,15 LEI 13.731.872,00 TM | X 1,1 | | |
| CHELTUIALĂ TRANZITARE PE TONĂ MRAFĂ | | | 3,17 | 0,67 |
| TARIF TRANZITARE PE TONĂ MRAFĂ LA CARE SE ADAUGĂ % GOL DIN NAVA CU MRAFĂ DIN TOTAL TC ȘI % TC NAVE GOALE | | | 4,96 | 1,05 |

| 2017 | TC | % | TONA MRAFĂ | TM | % MRAFĂ DIN TOTAL TC | % GOL DIN TOTAL TC | % MRAFĂ DIN NAVA INCARCATA | % GOL DIN NAVA CU MRAFĂ | % GOL DIN NAVA CU MRAFĂ DIN TOTAL TC |
|---------------|------------|-------|------------|------------|----------------------|--------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Total TC | 31.430.526 | % | Total TM | 13.772.445 | | | | | |
| TC nave pline | 19.139.938 | 60,90 | TM fluvial | 13.731.872 | 43,69 | 56,31 | 71,74 | 28,26 | 17,21 |

| | | | | | | | | |
|---------------|------------|--------------|------------|--------|--|--|--|--|
| TC nave goale | 12.290.588 | 39,10 | TM maritim | 40.573 | | | | |
|---------------|------------|--------------|------------|--------|--|--|--|--|

Explicații:

% marfa din total tc = $TM \text{ fluvial} * 100 / \text{Total TC}$

% gol din total tc = $100 - \% \text{ marfa din total TC}$

% marfa din nava încărcată = coeficient de incarcare mediu = $\text{tone marfă fluvial} / \text{tc nave pline} * 100$

% GOL DIN nava cu marfa = $100 - \% \text{ marfa din nava încărcată}$

% GOL DIN nava cu marfa din total TC = $\text{golul din nava plina} * \text{TC nave pline} / 100 * 100 / \text{total TC}$

CHELTUIALA TRANZITARE PE TONA MARFĂ = $\text{CHELTUIELI NAVE FLUVIALE} / \text{TONE MARFĂ} * \text{profitul}$

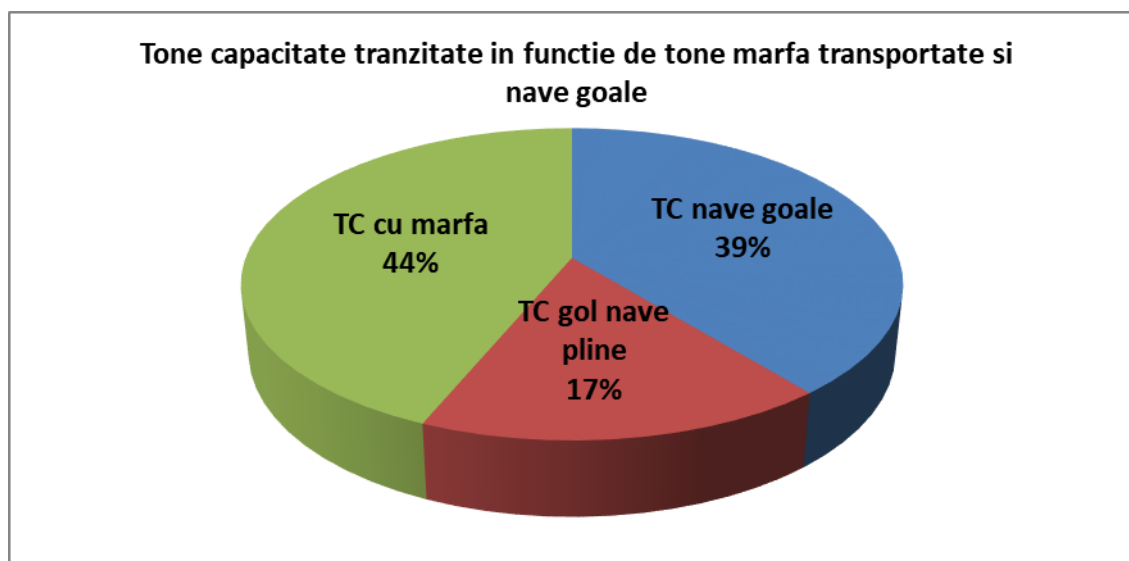
tariful pe TM = $\text{CHELTUIALA TRANZITARE PE TONA MARFĂ} + \% \text{ GOL DIN nava PLINĂ din total TC} / 100 * \text{CHELTUIALA}$

TRANZITARE PE TONA MARFĂ + $\text{TC nave} * \text{goale} / 100$

*CHELTUIALA TRANZITARE PE TONA MARFĂ

TRAFIC NAVE FLUVIALE 2017

| | | |
|-------------------|------------|----------------|
| TC nave goale | 12.290.588 | 39,10 % |
| TC gol nave pline | 5.408.066 | 17,21 % |
| TC cu marfă | 13.731.872 | 43,69 % |



În același mod ca și pentru varianta expusă pentru calculul aplicat anului 2017, pentru identificarea tarifului raportat la tonă marfă s-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2018 cu tranzitarea navelor fluviale și de asemenea cantitatea de marfă transportată în navele fluviale care au tranzitat canalele.

CURS VALUTAR EURO = 4,7 LEI

| 2018 | UM | PROFIT | LEI | EURO |
|-------------------------------------|---------------|--------|------|------|
| CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 45.320.689,82 | | | |
| TONE MARFĂ | 14.048.033,00 | | | |
| TARIF TRANZITARE | 45.320.689,82 | X 1,1 | | |
| | 14.048.033,00 | | | |
| CHELTUIALĂ TRANZITARE PE TONA MARFĂ | | | 3,55 | 0,76 |

| | | |
|---|------|------|
| TARIF TRANZITARE RAPORTAT LA TONA MARFĂ (PONDERAT CU % gol din nava plină și % TC NAVE GOALE) | 5,59 | 1,19 |
|---|------|------|

| TONE CAPACITATE | TC | % | TONE MARFA | TM | % MARFA DIN TOTAL TC | % GOL DIN TOTAL TC | % MARFA DIN NAVA ÎNCĂRCATĂ | % GOL DIN NAVA CU MARFĂ | % GOL DIN NAVA CU MARFĂ DIN TOTAL TC |
|-----------------|------------|--------------|------------|------------|----------------------|--------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 2018 | | | | | | | | | |
| Total TC | 32.919.139 | % | Total TM | 14.122.200 | | | | | |
| TC nave pline | 20.143.262 | 60,90 | TM fluvial | 14.048.033 | 42,67 | 57,33 | 69,74 | 30,26 | 18,52 |
| TC nave goale | 12.775.877 | 39,10 | TM maritim | 74.167 | | | | | |

Explicații:

% marfa din total tc = $TM \text{ fluvial} * 100 / \text{Total TC}$

% gol din total tc = $100 - \% \text{ marfa din total TC}$

% marfa din nava încărcată = $\text{coeficient de încărcare mediu} = \text{tone marfă fluvial} / \text{tc nave pline} * 100$

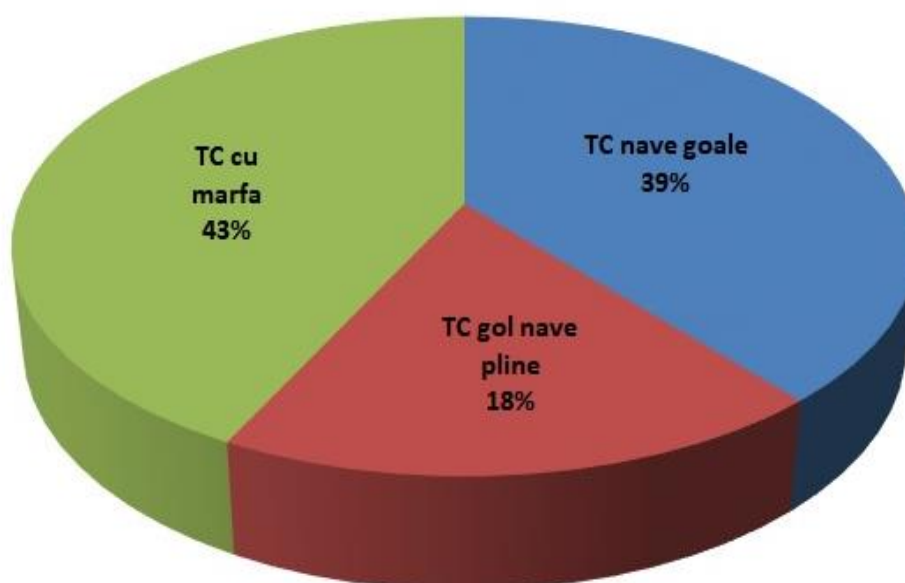
% GOL DIN nava cu marfă = $100 - \% \text{ marfa din nava încărcată}$

% GOL DIN nava cu marfă din total TC = $\text{golul din nava plină} * \text{TC nave pline} / 100 * 100 / \text{total TC}$

TRAFIC NAVE FLUVIALE 2018

| | | |
|-------------------|------------|--------------|
| TC nave goale | 12.775.877 | 38,81 |
| TC gol nave pline | 6.095.229 | 18,52 |
| TC cu marfă | 14.048.033 | 42,67 |

Tone capacitate tranzitate in functie de tone marfa transportate si nave goale



VARIANTA 2:

Varianta nr. 2 are ca ipoteza identificarea unui tarif pe tonă marfă care se va aplica cantității de marfă transportată în navele fluviale și la identificarea unui tarif raportat la tonă capacitate, care se va aplica navelor fluviale fără marfă.

Pentru identificarea tarifului raportat la tonă marfă s-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2017 cu tranzitarea navelor fluviale încărcate și de asemenea, cantitatea de marfă transportată în navele fluviale care au tranzitat canalele.

CURS VALUTAR EURO = 4,7 LEI

| 2017 | UM | PROFIT | LEI/TM | EURO/TM |
|--|-------------------|--------|--------|---------|
| TOTAL CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 39.576.233,15 LEI | | | |
| Total TC | 31.430.526,00 TC | | | |
| TC nave pline | 19.139.938,00 TC | | | |
| TONA MARFĂ | 13.731.872,00 TM | | | |
| TOTAL CHELTUIELI CU TC PLIN | 24.100.349,09 LEI | | | |
| CHELTUIALĂ TRANZITARE PE TONA MARFĂ | 24.100.349,09 LEI | X 1,1 | | |
| | 13.731.872,00 TM | | | |
| TARIF TRANZITARE PE TONA MARFĂ (PENTRU NAVELE ÎNCĂRCATE) | | | 1,93 | 0,41 |
| TARIF TRANZITARE PE TONA MARFA (LA CARE SE ADAUGĂ % GOL DIN NAVA CU MARFĂ) | | | 2,48 | 0,53 |

Pentru identificarea tarifului raportat la tona capacitate pentru navele fără marfă, s-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2017 cu tranzitarea navelor fluviale fără marfă și de asemenea, tonele capacitate ale navelor fluviale goale, care au tranzitat canalele.

| 2017 | UM | PROFIT | LEI | EURO |
|---|---------------|--------|------|------|
| CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 39.576.233,15 | | | |
| Total TC | 31.430.526,00 | | | |
| TC nave goale | 12.290.588,00 | | | |
| TOTAL CHELTUIELI CU TC GOL | 15.475.884,06 | | | |
| CHELTUIALĂ TRANZITARE PE TC GOL | 15.475.884,06 | X 1,1 | | |
| | 12.290.588,00 | | | |
| TARIF TRANZITARE PE TONA CAPACITATE PENTRU NAVE GOALE | | | 1,39 | 0,29 |
| TARIF TRANZITARE PE TONA CAPACITATE PENTRU NAVE GOALE LA CARE SE ADAUGĂ PROCENTUL GOL DIN NAVA PLINĂ DIN TOTAL TC | | | 1,62 | 0,35 |

Explicații:

% marfa din total tc = $TM \text{ fluvial} * 100 / \text{Total TC}$

% gol din total tc = $100 - \% \text{ marfa din total TC}$

% marfa din nava încărcată = $\text{coeficient de încărcare mediu} = \text{tone marfă fluvial} / \text{tc nave pline} * 100$

% GOL DIN nava cu marfă = $100 - \% \text{ marfa din nava încărcată}$

% GOL DIN nava cu marfă din total TC = $\text{golul din nava cu marfă} * \text{TC nave pline} / 100 * 100 / \text{total TC}$

Varianta nr. 2 conduce la identificarea unui tarif pe tonă marfă care se va aplica cantității de marfă transportată în navele fluviale și la identificarea unui tarif raportat la tonă capacitate, care se va aplica navelor fluviale fără marfă.

Pentru identificarea tarifului raportat la tonă marfă s-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2018 cu tranzitarea navelor fluviale încărcate și de asemenea, cantitatea de marfă transportată în navele fluviale care au tranzitat canalele în anul 2018.

CURS VALUTAR EURO = 4,7 LEI

| 2018 | LEI | PROFIT | LEI/TM | EURO/TM |
|--|---------------|--------|--------|---------|
| TOTAL CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 45.320.689,82 | | | |
| Total TC | 32.919.139,00 | | | |
| TC nave pline | 20.143.262,00 | | | |
| TONE MARFĂ | 14.048.033,00 | | | |
| TOTAL CHELTUIELI CU TC PLIN | 27.731.786,33 | | | |
| CHELTUIALA TRANZITARE PE TONA MARFĂ | 27.731.786,33 | X 1,1 | | |
| | 14.048.033,00 | | | |
| TARIF TRANZITARE PE TONA MARFĂ (PENTRU NAVELE ÎNCĂRCATE) | | | 2,17 | 0,46 |
| TARIF TRANZITARE PE TONA MARFĂ LA CARE SE ADAUGĂ % GOL DIN NAVA CU MARFĂ | | | 2,83 | 0,60 |

Pentru identificarea tarifului raportat la tonă capacitate care se va aplica navelor fluviale fără marfă, s-a luat în calcul nivelul cheltuielilor realizate în anul 2018 cu tranzitarea navelor fluviale fără marfă și de asemenea, tonele capacitate ale navelor fluviale goale, care au tranzitat canalele în anul 2018.

| 2018 | LEI | PROFIT | LEI | EURO |
|---|---------------|--------|------|------|
| TOTAL CHELTUIELI NAVE FLUVIALE | 45.320.689,82 | | | |
| Total TC | 32.919.139,00 | | | |
| TC nave goale | 12.775.877,00 | | | |
| TOTAL CHELTUIELI CU TC GOL | 17.588.903,49 | | | |
| CHELTUIALĂ TRANZITARE PE TC GOL | 17.588.903,49 | X 1,1 | | |
| | 12.775.877,00 | | | |
| TARIF TRANZITARE PE TONA CAPACITATE PENTRU NAVE GOALE | | | 1,51 | 0,32 |
| TARIF TRANZITARE PE TONA CAPACITATE PENTRU NAVE GOALE LA CARE SE ADAUGĂ PROCENTUL GOL DIN NAVA PLINA DIN TOTAL TC | | | 1,79 | 0,38 |

Explicații:

% marfa din total tc = $TM \text{ fluvial} * 100 / \text{Total TC}$

% gol din total tc = $100 - \% \text{ marfa din total TC}$

% marfa din nava încărcată = coeficient de încărcare mediu = $\text{tone marfă fluvial} / \text{tc nave pline} * 100$

% GOL DIN nava cu marfă = $100 - \% \text{ marfa din nava încărcată}$

% GOL DIN nava cu marfă din total TC = $\text{golul din nava cu marfă} * \text{TC nave pline} / 100 * 100 / \text{total TC}$

10.5. Precizări asupra modelării tarifului raportat la variantele expuse

VARIANTA NR. 1:

În tabelele prezentate la varianta nr. 1 a fost identificată cheltuiala raportată la tona marfă transportată pentru anul 2017 și pentru anul 2018, împărțind cheltuielile totale efectuate cu navele fluviale în anii respectivi la totalul tonelor marfă tranzitate în navele fluviale în anul 2017 și în anul 2018.

Având în vedere faptul că tranzitarea navelor goale pe canal generează cheltuieli aproximativ egale, sau chiar mai mari comparativ cu tranzitarea navelor pline, cheltuieli care sunt evidențiate și înregistrate în evidențele contabile, este necesar ca tariful la tonă marfă obținut, să țină cont și de existența procentului de "gol" din navele fluviale, care generează o cheltuială.

La cheltuiala de tranzitare pe tonă marfă se adaugă procentul reprezentat de golul din nava încărcată și respectiv procentul tonelor capacitate reprezentat de navele goale.

Tariful identificat prin varianta nr. 1 este raportat la marfa transportată de navele fluviale, în ipoteza de a nu se taxa parcursul gol.

Trebuie să se țină cont de faptul că tariful identificat în calculul expus în tabelele de la varianta nr. 1 va trebui influențat cu alte cheltuieli suplimentare (draft survey, dobânzi și comisioane bancare), cheltuieli care nu pot fi cuantificate cu exactitate la dată la care se efectuează prezenta analiza, deoarece nu există date statistice relevante:

- cheltuielile efectuate cu societățile de Draft Survey – în scopul confirmării cantităților de marfă încărcate în navele fluviale (aproximativ 0.10 euro/tona marfă);
- cheltuieli efectuate cu dobânzile/creditele survenite ca urmare a amânării recuperării contravalorii prestațiilor de tranzitare a navelor goale;
- alte cheltuieli neprevăzute.

VARIANTA NR 2:

În tabelele expuse la varianta nr. 2 au fost identificate cheltuielile realizate cu navele fluviale încărcate și de asemenea cheltuielile realizate cu navele fluviale goale (fără marfă), pentru fiecare an al studiului.

S-a identificat cheltuiala pe tonă marfă, raportat la cheltuiala realizată cu navele fluviale încărcate.

Pentru identificarea tarifului de tranzitare pe tona marfă pentru navele încărcate, la cheltuiala realizată cu acestea s-a adăugat procentul de gol din nava încărcată.

Pentru identificarea tarifului de tranzitare pe tonă capacitate pentru navele fără marfă, la cheltuiala realizată cu acestea s-a adăugat procentul de gol din nava plină din total tone capacitate.

Concluzie preliminară:

Ipoteza (de a nu se taxa navele fără încărcătură care circulă pe canale) preluată din solicitările beneficiarilor, este în opinia noastră inaplicabilă în condițiile în care așa cum vom explica în continuare la subcapitolul 10.6. "Motivații generale pentru inoportunitatea aplicării tarifelor de tranzitare pe încărcătură (tone marfă)", tranzitarea navelor fără încărcătură pe canal generează cheltuieli aproximativ egale, sau chiar mai mari comparativ cu tranzitarea navelor cu încărcătură.

10.6. Motivații generale pentru inoportunitatea aplicării tarifelor de tranzitare pe încărcătură (tone marfă)

Din analiza efectuată, pe langa nivelul relativ ridicat al tarifelor rezultate în ambele variante propuse, o serie de argumente care duc la concluzia că o politică tarifară bazată pe tone marfă transportată este inoportună și nefundamentată, putând determina perturbări ale echilibrului financiar al companiei.

În opinia noastră motivațiile pentru menținerea actualei politici de aplicare a tarifelor de tranzitare a infrastructurii de transport naval a canalelor navigabile pe nava (tone capacitate, TRN, LBT, CP) și nu pe încărcătură (tone marfă), sunt următoarele:

1) În ipoteza tarifării la tone marfă a prestațiilor efectuate pentru navele fluviale, pentru tranzitarea navelor fără încărcătură nu s-ar respecta legislația conform căreia prestațiile trebuie tarifate și evidențiate în contabilitate în momentul în care au avut loc.

Notă: Amânarea încasării contravalorii prestațiilor efectuate, din cauza existenței parcursului gol și de asemenea a variației fluxurilor de marfă (scăderii cantităților de marfă în anumite perioade ale anului) independent de condițiile de trafic asigurate de companie. Compania trebuie să suporte o perioadă de timp costurile generate de trecerea unei nave fără marfă prin canal și în unele cazuri să nu își poată recupera cheltuielile întrucât anumite nave nu se mai întorc (spre exemplu, ajung în șantiere navale).

2) Este afectat în sens negativ fluxul de numerar al companiei, în sensul că vor fi ieșiri de lichidități pentru suportarea cheltuielilor lunare cu procesul de tranzitare (energie electrică, mentenanță, salarii, materiale etc) și nu se vor evidenția venituri din prestațiile efectuate navelor fără încărcătură. Administrația va credita practic clienții cu contravaloarea tranzitarii navelor goale. Compania fiind o societate în care statul este acționar principal, toate resursele economico-financiare trebuie gestionate în mod just și pe baza reglementărilor legale aplicabile.

3) Circulația navelor fără încărcătură pe canal, deci neechilibrarea curenților de marfă în amonte și aval, generează cheltuieli mai mari comparativ cu tranzitarea/ecluzarea navelor încărcate, întrucât se deversează o cantitate mai mare de apă prin ecluze. Consumul de resurse materiale și manoperă, cât și consumul de apă din timpul manevrelor de ecluzare pentru convoaie goale sau mai puțin încărcate (în perioadele cu nivel scăzut al Dunării), este mai mare decât consumurile din timpul ecluzării convoaielor pline.

4) Variația fluxurilor de marfă, indiferent de condițiile tehnice și comerciale puse la dispoziție de CN ACN SA, ceea ce determină imposibilitatea estimării cantităților de marfă și implicit veniturilor.

Notă: În perioadele când nivelul apei în Dunăre este mic, navele circulă încărcate parțial pentru a evita pragurile existente pe fluviu, însă costul tranzitarii navei prin canal crește întrucât crește cantitatea de apă deversată prin ecluzare. Menționăm că în această situație apa necesară ecluzărilor este pompată, iar consumul de apă pentru o tranzitare este de cca 80 000 mc.

În condițiile în care nivelul hidrologic al Dunării este scăzut, se impune pomparea suplimentară de apă în canal pentru menținerea constantă a nivelului, fapt care conduce la un consum suplimentar de energie și de apă suportat de companie cu cheltuieli suplimentare.

5) În ipoteza aplicării unui tarif raportat la tonă marfă compania trebuie să dispună de resurse financiare pentru acoperirea diferenței de timp dintre momentul înregistrării cheltuielilor cu prestarea efectivă (pentru tranzitarea unei nave goale) și momentul facturării prestațiilor (la tranzitarea navei încărcate). Din punct de vedere fiscal amânarea înregistrării unui venit duce la neconcordanțe în ceea ce privește neînregistrarea TVA și a rezultatului fiscal, funcție de faptul generator prin care sunt realizate condițiile legale necesare pentru exigibilitatea taxei.

Reglementările legale în vigoare impun că pentru a determina profitul impozabil să fie considerate cheltuieli deductibile numai cheltuielile efectuate în scopul realizării de venituri impozabile, implicit în scopul desfășurării activității economice.

Acoperirea diferenței de timp dintre momentul înregistrării cheltuielilor cu prestarea efectivă și momentul facturării prestațiilor poate implica credite de nevoi temporare și implicit dobânzile creditelor ar trebui să se regăsească în tarif.

- 6)** Prestațiile companiei sunt făcute navei și nu încărcăturii acesteia. Efortul relativ egal înregistrat pentru nave, indiferent de încărcătură (tipul mărfurilor). Exceptând cantitatea de apă deversată la mare, celelalte cheltuieli ocazionate de tranzitarea canalului de un convoi nu depind de încărcătura acestuia.
- 7)** Adoptarea sistemului de tarifare pe scară largă, pe canale de circulație internațională similare ca și construcție cu Canalul Dunăre - Marea Neagră.
- 8)** Prin tarifarea conform variantei 1 a prezentului studiu (netarifare navă fără încărcătură) se discriminează clienții care își adaptează contractele de transport marfă, astfel încât să evite efectuarea parcurșului gol (adică dus – plin, întors – plin).
- 9)** Complexitatea aprecierii încărcăturii pe tipuri de marfă - schimbarea politicii tarifare raportat la tonă marfă ar presupune pentru majoritatea sectoarelor (în special pentru transportul de nisip) angajarea/contractarea de către companie a unor societăți de Draft Survey pentru asigurarea conformității documentelor de însoțire a mărfii. Acest demers ar genera costuri financiare semnificative, cât și costuri suplimentare din punct de vedere al timpului de așteptare pentru realizarea acestei activități (cost mediu de 0.10 euro/tonă marfă cu societățile de Draft Survey). Trebuie menționat de asemenea că există situații în care beneficiarii prestațiilor transmit documente de însoțire a mărfii completate incorect, neconform cu realitatea.
- 10)** În ipoteza în care parcurșul navelor goale pe canal nu ar fi tarifat, poate exista inconvenientul în care proprietarii/beneficiarii de marfă, sau societățile care se ocupă cu identificarea rutelor de transport să dirijeze navele goale pe canalele navigabile, iar marfa să fie transportată pe alte rute de transport. Astfel, Canalul Dunăre-Marea Neagră ar fi folosit cu preponderență pentru tranzitarea navelor goale.
- 11)** Fluctuațiile nivelurilor apei de pe Dunăre sunt chestiuni independente de activitatea companiei, în condițiile în care pe Canalul Dunăre-Marea Neagră este menținut nivelul constant de apă, indiferent de cotele apelor Dunării, nivel asigurat cu preponderență prin pompare, deci cu efort suplimentar și pentru companie.

11. Concluzii

Așa cum a fost explicat în prezentul material, există numeroase motivații logic argumentate pentru care aplicarea unui tarif raportat la tonă marfă transportată nu poate conduce la îmbunătățirea activității de tranzitare a Canalului Dunăre – Marea Neagră.

Este adevărat că tranzitarea canalelor navigabile are și o componentă comercială negativă și anume existența parcurșului gol, componentă care poate fi rezolvată prin adaptarea de către transportatori a contractelor de transport marfă, însă ideea că tranzitarea navelor care circulă fără încărcătură să nu fie tarifată, deși produce cheltuieli evidente, este cel puțin nejustificată, dacă cu bună credință toți actorii din piață de profil își doresc să se asigure condiții optime de funcționare a complexului hidrotehnic.

Ținând cont de aspectele descrise avem convingerea că argumentele în ceea ce privește menținerea actualei politici tarifare a companiei sunt acceptabile.

12. Bibliografie și referințe

Documente interne:

- Organigramă
- Cheltuielile împărțite pe categorii de cheltuieli și centre de cost
- Istoricul veniturilor grupate pe activități și clienți
- Rapoartele financiare anuale auditate
- Istoricul consumului de apă din canal pentru alte scopuri decât navigație
- Istoricul consumului de apă a fiecărei ecluze
- Istoricul numărului de ecluzari și goliri a fiecărei ecluze
- Istoricul volumelor prin Stația de Pompare Cernavodă
- Istoricul cotelor Dunării la Cernavodă și ale Canalului
- Istoricul traficului atât din sistemul scos din producție, cât și din RORIS
- Istoricul cheiajelor
- Volumul de apă consumat de fiecare ecluză pentru operațiunile de ecluzare cu una sau mai multe barje (cu marfă și fără marfă)
- Decizii ale conducerii privind alocarea cheltuielilor pe centre de cost și redistribuirea acestora pe centre de venit

Cartea Albă – foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor – 2011

Charging and pricing in the area of inland waterways – Practical guideline for realistic transport pricing – ECORYS Transport & METTLE for EC – 2005

Towards fair and efficient pricing in transport – Policy options for internalising the external costs for transport in the European Union – Communication to the EC 1995

Marginal cost of infrastructure use – towards a simplified approach – CE Delft for EC - 2004

Danube Navigation Statistics for 2011-2012 - Danube Commission - 2013

CE Delft, Planco, MDS Transmodal, viaDONAU, NEA – Perspectiva pe termen mediu și lung a transporturilor pe ape interioare în Uniunea Europeană – 2012

Final report for the „Study on administrative and regulatory barriers in the field of inland waterway transport” NEA – 2008

Strategia de transport intermodal în România 2020 – Ministerul Transporturilor - 2011

Master Plan General de Transport al României – Varianta finală revizuită a raportului privind master planul pe termen scurt, mediu și lung – AECOM și Guvernul României - 2014

Institutul de Cercetări și Proiectări Tehnologice în Transporturi - Studiu privind taxele pentru folosirea canalului și a instalațiilor sale - 1982

Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport
NAIADES 2006

Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul economic și social și comitetul regiunilor – Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare –
NAIADES2

Teza de doctorat Șerban Ana Olivia – Evoluția Canalului Dunăre – Marea Neagră între anii 1833-2012. De la idei și proiecte, la realizare și activitate - 2012

Consiliul de stat al RSR – Decret privind aprobarea tarifelor în transporturi, poștă și comunicații – 1984, 1987, 1989

Site-urile oficiale ale autorităților administrative ale canalelor Kiel, Corint, Sulina, Dunăre - Marea Neagră, Main - Dunăre, Suez și Panama, al portului Constanța și al Eurostat.

Studiu pentru simularea/modelarea tarifelor de punere la dispoziție a infrastructurii de transport naval pe Canalul Dunăre – Marea Neagră pentru nave și convoaie (tranzit, cheiaj) – Consales Solutions SRL

CCNR Central Commission for Navigation of the Rhine – Annual report EN 2018 BD 2- Inland navigation in Europe.