

NR. 364/30 Septembrie 2020

Constanța, 30 Septembrie 2020

**Către: COMPANIA NAȚIONALĂ „ADMINISTRAȚIA CANALELOR NAVIGABILE”
S.A**

Strada Ecluzei, nr. 1, Agigea, Constanța, România

În atenția: Domnului Daniel GEORGESCU

Director General

Doamnei Stela VOICU

Persoană responsabilă cu relația cu operatorii

**Ref: Norme de fundamentare a tarifelor prestate de CN „Administrația Canalelor
Navigabile” S.A., pentru anul 2021**

Stimată Doamnă, stimate Domn,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „CONSTANȚA PORT BUSINESS ASSOCIATION”, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia nr. 182, Parter, 900540, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@portbusiness.ro (în continuare denumită „Organizație”), reprezentată legal prin Președinte, Viorel PANAIT, organizație reprezentativă la nivelul sectorului de activitate „Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe”, membră a Federației Române a Patronatelor din Domeniul Aero – Naval (FRPAN), a Confederației Naționale a Patronatului Român (C.N.P.R.), fiind astfel reprezentați atât în Consiliul Economic și Social cât și în comisiile de dialog social din cadrul ministerelor și autorităților publice la nivel local, dar și membră a FEPORT (Federation of European Private Port Operators) și a Pro Danube International,

Reprezentând o majoritate de cel puțin 2/3 din operatorii portuari din Portul Constanța și cuprinzând deopotrivă atât marii investitori locali, cât și grupurile internaționale prezente prin investiții locale în acest Port,

Vă transmitem prezenta scrisoare în legătură cu Normele de fundamentare a tarifelor prestate de CN „Administrația Canalelor Navigabile” S.A., pentru anul 2021 (în cele ce urmează „Norme de Fundamentare”) supuse dezbaterii publice începând cu data de 9 Septembrie 2020.

I. Aspecte preliminare

În data de 9 Septembrie 2020 s-a publicat anunțul privind deschiderea procedurii de consultare organizată în legătură cu Normele de Fundamentare publicate de către Compania Națională „Administrația Canalelor

Navigabile” S.A. (în cele ce urmează „CNACN” sau „Compania”).

Potrivit anunțului publicat de către CNACN, operatorii economici interesați au la dispoziția un termen de 15 zile lucrătoare de la data publicării anunțului, respectiv până la data de 30 Septembrie 2020, pentru formularea observațiilor și propunerilor în legătură cu Normele de Fundamentare.

Potrivit dispozițiilor art. 37 alin. (1) 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 (în cele ce urmează „OG nr. 22/1999”), pentru utilizarea infrastructurii de cale navigabilă ce i-a fost concesionată, CNACN stabilește tarife în mod nediscriminatoriu și în baza unor norme de fundamentare întocmite de administrații în baza datelor din contabilitatea de gestiune.

În procesul de întocmire a acestor norme de fundamentare CNACN este obligat să organizeze consultări cu operatorii economici. Normele de fundamentare trebuie avizate de către Consiliul de supraveghere din domeniul naval (în cele ce urmează „CSDN”). În vederea eficientizării procesului de adoptare a normelor de fundamentare a tarifelor și stabilirii unui cadru juridic unitar aplicabil acestui proces, CSDN a adoptat Ghidul cu privire la elaborarea și consultarea normelor de fundamentare a tarifelor practicate de administrațiile aflate sub incidența OG nr. 22/1999 (în continuare „Ghid”).

CNACN este societate pe acțiuni căreia i-au fost atribuite prin contract de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor spre administrare și exploatare canalele navigabile Dunăre - Marea Neagră, Poarta Albă – Midia Năvodari, Dunăre – București, precum și porturile situate pe aceste canale și se constituie în administrație portuară și de cale navigabilă interioară, astfel cum acestea sunt definite de art. 5 din OG nr. 22/1999.

În consecință, CNACN are următoarele obligații legale:

- (i) stabilirea tarifelor percepute pentru utilizarea infrastructurilor portuare și de cale navigabilă ce le-au fost concesionate în mod nediscriminatoriu;
- (ii) întocmirea unor norme de fundamentare a acestor tarife, cu respectarea prevederilor legale aplicabile și ale Ghidului;
- (iii) organizarea de consultări cu operatorii economici în procesul de adoptare a normelor de fundamentare;
- (iv) obținerea avizului CSDN în legătură cu aceste norme.

Având în vedere interesele comune ale operatorilor economici ce fac parte din organizația noastră și faptul că aceștia reprezintă o majoritate de minim 2/3 din operatorii portuari ce își desfășoară activitatea la Marea Neagră, vă transmitem prin prezenta scrisoare câteva observații și propuneri punctuale în legătură cu Normele de Fundamentare.

Vă rugăm să observați totodată faptul că, deși majoritatea operatorilor ale căror interese conjuncte le reprezentăm își desfășoară activitatea în Portul Constanța, aceștia sunt direct interesați de politica tarifară implementată de către CNACN, dat fiind faptul că aceasta este de natură a avea un impact direct semnificativ asupra cantității de marfă ce ajunge să tranziteze inclusiv Portul Constanța. Interesul comun principal al operatorilor portuari este reprezentat de dezideratul atragerii unor cantități de marfă în continuă

creștere prin porturile românești și creșterea atractivității acestora atât față de porturi similare din regiunea Mării Negre, cât și porturi concurente din celelalte state europene.

Învederăm pe această cale faptul că lipsa adoptării unor politici de tarifare care să contribuie la creșterea semnificativă a atractivității infrastructurii de transport naval și de căi navigabile interioare a României aduce grave prejudicii atât mediului de afaceri din România, cât și Statului Român în ansamblul său.

Iterăm faptul că o politică tarifară transparentă, clară și aplicată în mod nediscriminatoriu este de natură:

- i. pe de o parte, să încurajeze mediul de afaceri din România să facă investiții în mod constant, să asigure folosirea în activitatea curentă a celor mai noi tehnologii și utilaje, astfel încât să crească atractivitatea infrastructurii de transport naval și de căi navigabile interioare și, în general atractivitatea transportului fluvial de mărfuri în România și
- ii. pe de altă parte, conduce la atragerea unor surse importante de fonduri pentru CNACN, dar și pentru Statul Român, în ansamblul său. Este de domeniu evidenței, inclusiv din analiza Normelor de Fundamentare faptul că sursa cea mai importantă de venit pentru CNACN este reprezentată de veniturile din tranzitarea canalelor aflate în administrarea acesteia. Or, majorarea veniturilor realizate de companie ar trebui să se bazeze pe atragerea unor cantități cât mai mari de mărfuri care să tranziteze canalele și nu ridicarea nivelului tarifelor practicate. Menționăm faptul că atât nivelul ridicat al tarifelor practicate în prezent, cât și structura lor netransparentă este de natură a descuraja transportul de mărfuri cu efecte directe și asupra bugetului CNACN. Mai mult decât atât, infrastructura de căi navigabile interioare reprezintă un bun cu o valoare însemnată aparținând domeniului public al Statului Român ce a fost concesionată CNACN cu scopul ca acesta din urmă să asigure întreținerea, dezvoltarea și modernizarea acestei infrastructuri și exploatarea sa eficientă.

II. Observații și propuneri

În considerarea impactului direct pe care aspectele ce țin de politica tarifară adoptate în legătură cu toate elementele de infrastructură portuară și de căi navigabile interioare îl produce asupra activității curente a operatorilor economici ale căror interese comune le reprezentăm și cu scopul îmbunătățirii continue a activității de transport naval din România, formulăm prin prezenta următoarele observații și propuneri în legătură cu Normele de Fundamentare:

1. **În primul rând, reiterăm pe aceasta cale cele două principii generale adoptate de către CSDN prin Ghid, ce trebuie să stea la baza alcătuirii normelor de fundamentare a oricăror tarife practicate de către CNACN, respectiv:**
 - (i) principiul transparenței tarifelor practicate de către CNACN ce impune identificarea clară a structurii tarifelor practicate și a serviciilor/contraprestațiilor CNACN/furnizorilor acesteia pentru care cheltuieli sunt recuperate de la operatorii portuari și
 - (ii) principiul/imperativul administrării eficiente a resurselor CNACN, deci a judicioasei gestionări a costurilor.

Aplicarea principiului transparenței în procesul de elaborare a Normelor de Fundamentare reprezintă o condiție esențială, fiind nu doar de natura normei legale ce reglementează



obligativitatea întocmirii unor norme de fundamentare a tarifelor, dar chiar de esența acesteia.

În aceste condiții, **solicităm în mod expres CNACN detalierea suplimentară a structurii cheltuielilor incluse în tariful de tranzitare a canalelor administrate de către CNACN (în cele ce urmează „Tarif de Tranzit”), precum și a valorii și conținutului acestui tarif.**

Subliniem faptul că, din analiza Normelor de Fundamentare rezultă în mod clar faptul că Tariful de Tranzit este tariful care aduce Companiei un procent semnificativ (77,46%) din totalul veniturilor acesteia. Mai mult decât atât, din aceste venituri, peste 97% dintre ele sunt provenite de la navele fluviale, a căror taxare se face la tona capacitate navă.

Având în vedere principiul transparenței tarifelor practicate de CNACN și cerința alocării eficiente a resurselor, **se impune detalierea structurii principalelor categorii de cheltuieli.** Observăm faptul că în mod vădit Compania înțelege să omită această detaliere, menționând exclusiv informativ procentul reprezentat de cele trei categorii de cheltuieli, astfel cum le-a definit CNACN (i) cheltuieli directe, (ii) cheltuieli indirecte și (iii) cheltuieli de administrare generală.

În tot cuprinsul Normelor de Fundamentare **nu se regăsește nicăieri nici cuantumul și structura celor trei categorii de cheltuieli enunțate anterior și nici explicarea cheii de repartizare a cheltuielilor indirecte.**

Astfel, este încălcat în mod vădit principiul transparenței tarifelor în alcătuirea Normelor de Fundamentare, aflându-ne în imposibilitatea obiectivă de a determina care sunt tipurile de cheltuieli ce intră în alcătuirea tarifelor practicate de CNACN, care este structura acestor cheltuieli și care este cheia de repartizare a acestora.

În aceste condiții, se impune în mod evident **indicarea în Normele de Fundamentare a contraprestațiilor pe care CNACN le livrează în schimbul cheltuielilor enunțate în mod generic și imposibil de identificat în mod concret.** În egala măsură, **se impune indicarea serviciilor concrete aferente cheltuielilor pe care CNACN le recuperează de la operatori în baza Tarifului de Tranzit.**

Menționăm totodată faptul că în cuprinsul Normelor de fundamentare CNACN, prin pretinsul tabel al ponderilor de cheltuieli cuprinse în tarifele propuse pentru anul 2021, omite din nou aplicarea principiului transparenței. În acest sens menționăm faptul că prin acest tabel sunt enumerate exclusiv ponderile anumitor categorii de cheltuieli ce fac parte din cheltuielile directe enunțate în cuprinsul Normelor de Fundamentare.

2. În al doilea rând, **solicităm identificarea expresă a raționamentului profesional ce a stat la baza alocării procentuale a cheltuielilor în structura de tarif, precum și a celui care a stat la baza stabilirii procentului din acea cheltuială care se recuperează din Tariful de Tranzit.**

Menționăm că potrivit prevederilor Ghidului, CNACN are obligația de a include în Normele de Fundamentare raționamentul profesional pe care se bazează cheia de alocare a cheltuielilor utilizată, precum și procentele de cheltuială recuperate prin fiecare tarif în parte.

3. În plus, **solicităm identificarea și defalcarea cheltuielilor ce stau la baza alcătuirii tarifelor propuse**



de către CNACN pentru a fi aplicate începând cu anul 2021, astfel încât să se evite includerea aceluiași tipuri de costuri în structura mai multor tipuri de cheltuieli. În acest sens, subliniem faptul că potrivit prevederilor Normelor de Fundamentare, este neclară distincția dintre cheltuielile cu materiale consumabile incluse în categoria cheltuielilor directe și cheltuielile cu materiale consumabile incluse în categoria cheltuielilor indirecte. În aceste condiții solicităm clarificarea acestor aspecte și amendarea Normelor de Fundamentare în vederea evitării dublării cheltuielilor.

4. Potrivit prevederilor Normelor de fundamentare în forma propusă de către CNACN, este prevăzută o cotă de 22,18% din cheltuielile indirecte, respectiv o cotă de 10,90% din cheltuieli administrare generală care se recuperează prin intermediul Tarifului de Tranzitare. Având în vedere faptul că acest procent este prevăzut exclusiv cu titlu general, iar cheltuielile indirecte și cheltuielile de administrare generală sunt enumerate vag în cuprinsul Normelor de Fundamentare ca incluzând: cheltuieli TESA cu salariile personalului, cheltuieli cu materialele, cheltuieli cu amortizarea echipamentelor utilizate, indemnizații management, cheltuieli directe necesare desfășurării activității de administrare, solicităm includerea în Normele de Fundamentare a detalierei cheltuielilor care se recuperează de la operatorii economici.

În plus, solicităm indicarea raționamentului profesional care stă la baza stabilirii cotei de 22,18% din costurile indirecte, respectiv 10,90% din costurile de administrare generală ce se recuperează din Tariful de Tranzit, respectiv din celelalte tarife practicate de CNACN. În plus, solicităm detalierea modalității concrete de stabilire a procentului din aceste categorii de cheltuieli ce se recuperează din tariful de Tranzitare.

Mai mult decât lipsa de transparență a tarifelor și cheltuielilor ce intră în alcătuirea acestora, subliniem faptul că prin Normele de Fundamentare nu se face distincție clară între cheltuielile aferente Canalului Dunăre – Marea Neagră, respectiv cele aferente Canalului Poarta Albă – Midia Năvodari. Solicităm delimitarea tarifelor de tranzit în mod independent pentru fiecare dintre cele două canale și detalierea individuală a cheltuielilor implicate de utilizarea fiecăruia dintre cele două Canale.

5. Având în vedere cota de profit de 7% pe care CNACN urmărește să îl realizeze și inclus în alcătuirea tarifelor propuse de către CNACN prin Normele de Fundamentare, solicităm justificarea acestei cote.

În acest sens arătăm faptul că CNACN a fost înființată în anul 1998 în scopul administrării și exploatării unei infrastructuri critice ce aparține proprietății publice a Statului Român și care i-a fost concesionată Companiei. Potrivit prevederilor art. 26 din OG nr. 22/1999 CNACN are următoarele obligații:

- punerea infrastructurii la dispoziția tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu;
- întreținerea, repararea, modernizarea, dezvoltarea și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii de transport naval aferente căii navigabile interioare, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare sau cărțile tehnice aferente fiecărui element de infrastructură sau grupuri de elemente reprezentând o unitate funcțională;
- asigurarea gabaritelor minime de navigație stabilite în conformitate cu prevederile naționale și internaționale aplicabile;
- asigurarea semnalizării costiere și plutoare necesară;



- asigurarea sau furnizarea serviciilor de siguranță.

Mai mult decât atât, potrivit dispozițiilor art. 31¹ lit. b) din OG nr. 22/1999 CNACN are obligația de a utiliza peste 50% din totalul veniturilor obținute din administrarea și exploatarea infrastructurii ce i-a fost concesionată pentru întreținerea, reparația, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii.

Cu toate acestea, în tot cuprinsul Normelor de Fundamentare nu este evidențiat în niciun fel îndeplinirea obligațiilor legale anterior invocate. Dimpotrivă, accentul este pus exclusiv pe scopul obținerii de profit. Or tocmai dihotomia dintre autoritate portuară și de cale navigabilă interioară pe de o parte și societate pe acțiuni pe de altă parte, este cea care trebuie avută în vedere la întocmirea acestor Norme de Fundamentare. Prin Normele de Fundamentare propuse nu doar că nu se are în vedere scopul pentru care Compania a fost înființată, dar se accentuează necesitatea constituirii constante a unor provizioane pentru ca CNACN să dispună de fonduri în anii în care, din rațiuni ce țin de starea economiei globale sau condițiile de navigabilitate pe Dunăre nefavorabile, veniturile administrației ar putea cunoaște scăderi. **Nicăieri nu se are în vedere în cuprinsul Normelor de Fundamentare necesitatea creșterii traficului total de mărfuri prin realizarea de investiții în infrastructură și adoptarea unor politici de tarifare care să încurajeze utilizarea transportului fluvial.**

În acest sens, solicităm cuantificarea clară a modalității în care CNACN înțelege să își îndeplinească obligațiile legale anterior invocate.

De asemenea solicităm detalierea rașunilor financiare ce au determinat CNACN să propună un profit de 7% care să fie inclus în structura tarifelor practicate de către Companie începând cu anul 2021.

6. Potrivit Normelor de Fundamentare propuse de către CNACN, Tariful de Tranzit va fi calculat prin aplicarea tarifului determinat de către CNACN la:
- i. Tona capacitate pentru navele fluviale;
 - ii. Tonaj registru net pentru navele maritime;
 - iii. Lungime, lățime, pescaj maxim pentru structurile plutitoare;
 - iv. Cai putere pentru împingătoare/remorchere fără convoi.

Astfel cum am arătat în repetate rânduri, **modalitatea de taxare a navelor aplicată la capacitatea totală a navei**, fără a se lua în considerare cantitatea de marfă efectiv încărcată, tipul mărfii sau distanța totală parcursă de navă, **este de natură a crea o gravă distorsionare a pieței transportului naval.**

Mai mult decât atât, în pofida faptului că operatorii economici implicați în activitatea de transport naval au semnalat această **piedică semnificativă pentru transportul fluvial**, prin Normele de Fundamentare CNACN nu doar că nu ia în considerare necesitatea schimbării modalității de aplicare a tarifelor, dar invocă propria incapacitate pentru a justifica lipsa implementării unei politici tarifare corecte, în concordanță cu tendințele europene și care este de natură a stimula traficul fluvial.

Unica justificare pentru lipsa unei politici tarifare coerente este enunțată fără explicații



suplimentare în capitolul 5 punctul 5.2. din Normele de Fundamentare, potrivit căruia „compania a aplicat întotdeauna numai tarife pe capacități fizice ale navelor și nu are un istoric al prețurilor pe categorii de marfă, care să poată permite o analiză a elasticității prețurilor în funcție de aceasta”. Așadar este menținut un sistem de taxare injust, anticoncurențial, exclusiv din motive ce țin din lipsa de interes a Companiei pentru efectuarea unor calcule/studii comparative în legătură cu modul în care sisteme diferite de tarifare ar afecta pe de o parte veniturile Companiei și pe de altă parte traficul total de mărfuri ce tranzitează canalele.

Aplicarea unei asemenea politici tarifare are efecte dramatice asupra transportului naval în ansamblul său, fiind anticoncurențial respectiv discriminatoriu față de o anumită categorie de operatori:

- a. prin aplicarea acestui sistem tarifar sunt încurajați să desfășoare activitatea de transport naval exclusiv operatorii mici, cu nave mici, vechi, cum ar fi operatorii ucraineni, care nu respectă normele de eficiență energetică și protecția mediului și nici standardele industriei în ce privește încheierea de asigurări P&I (putând pune în pericol siguranța navigației pe Dunăre și a tranzitării ecluzelor) – navele mici au pescajul mic și nu sunt influențate atât de mult de diferențele de cotă a apelor Dunării, putând deci naviga și în condiții de ape scăzute chiar și cu încărcătura mare de marfă; pentru aceștia deci, sistemul de tarifare la tonă capacitate nu este important întrucât aceștia pot în general încărca marfă la întreaga capacitate, neavând probleme de navigare în ape scăzute;
- b. pe de altă parte, operatorii care vor să fie performanți comercial și energetic și investesc în nave moderne, mai mari, sunt „sanționați” de acest sistem de tarifare de două ori: având nave mari, aceștia sunt expuși la riscul diferențelor de nivel ale apelor Dunării și, chiar și atunci când apele Dunării sunt la cotă rezonabilă, aceștia nu pot încărca navele la capacitate mai mare, întrucât, încărcate, navele nu ar mai putea naviga; practic, aceștia nu își pot recupera în mod obiectiv investiția și sunt descurajați activ din a mai face investiții ulterioare;
- c. mai mult decât atât, transportul naval în sine este descurajat, ceea ce conduce la efecte negative chiar pentru CNACN, care ar trebui să urmărească creșterea constantă a traficului de marfă, să depună eforturi în atragerea constantă de noi cantități și partide de mărfuri care să contribuie la majorarea veniturilor administrației;
- d. piața muncii în sine va avea de suferit în mod direct din menținerea acestui sistem tarifar defectuos și discriminator. În condițiile în care întreaga industrie este afectată de practicarea acestei politici tarifare, forța de muncă calificată alege să își îndrepte atenția către alte jurisdicții, conducând astfel la o slabă calificare a personalului care rămâne să desfășoare activități în România. În consecință, armatorii se văd nevoiți să facă compromisuri în legătură cu calitatea personalului angajat, astfel încât au loc constant avarii atât ale mărfurilor, cât și ale navelor sau ale semnalelor de navigație. Mai mult decât atât, armatorii se confruntă cu o forță de muncă îmbătrânită, care nu se poate adapta noilor tehnologii și realități din industrie; în plus, la data prezentă un număr de aproape 400 de căpitani sunt la sau în pragul vârstei de pensionare, or noua generație de căpitani nu este interesată de flota de nave mici, vechi favorizate de sistemul de tarifare la tonă capacitate, ci își doresc nave mai mari, moderne; neremedierea acestei situații va genera o criză acută a forței de muncă pentru transportul fluvial.

Față de efectele aplicării tarifelor la capacitatea fizică a navelor asupra pieței transportului naval,



subliniem în primul rând că CNACN a adus atingere și continuă să aducă atingere prevederilor art. 5 alin. (1) lit. d coroborate cu prevederile art. 6 alin. (1) lit. c din Legea nr. 21/1996 privind concurența, republicată. În acest sens, **CNACN aplică în raporturile cu partenerii comerciali condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel un dezavantaj concurențial.**

Spre exemplu, în măsura în care comparăm o nava fluvială având capacitate maximă admisă la navigație pe Dunăre și o navă fluvială având jumătate din capacitatea acesteia, ambele tipuri de navă fiind taxate la capacitatea fizică a acesteia, rezultă în mod evident faptul că nava mai mică va plăti tarife mult mai mici decât nava mai mare, fără a avea vreo importanță cantitatea de marfă încărcată efectiv pe niciuna dintre ele.

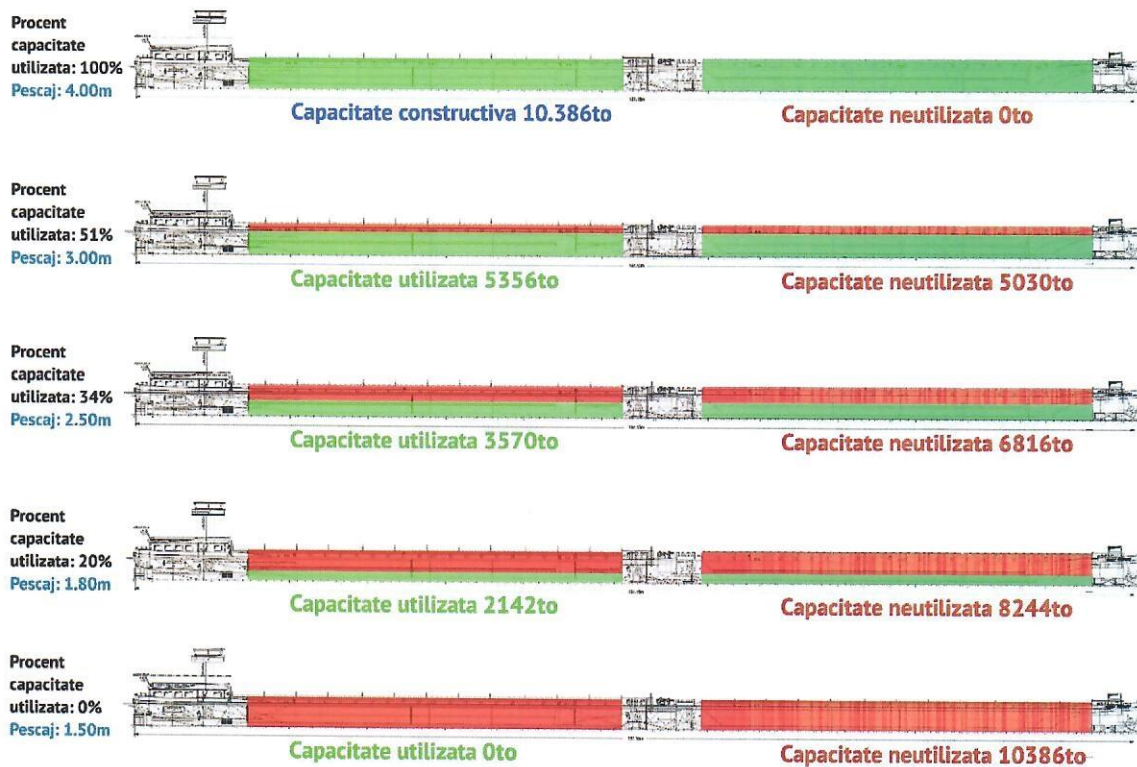
În aceste condiții, plin aplicarea Tarifului de Tranzit la capacitatea fizică a navei, operatorul economic care folosește nave de mici dimensiuni este vădit avantajat în raport cu operatorul economic ce utilizează nave fluviale mai mari.

În plus față de efectele vădit anticoncurențiale ale acestui sistem de tarifare, subliniem faptul că aplicarea Tarifului de Tranzitare la capacitatea fizică a navei este vădit injust raportat la riscurile pe care orice operator economic poate să și le asume în mod rațional.

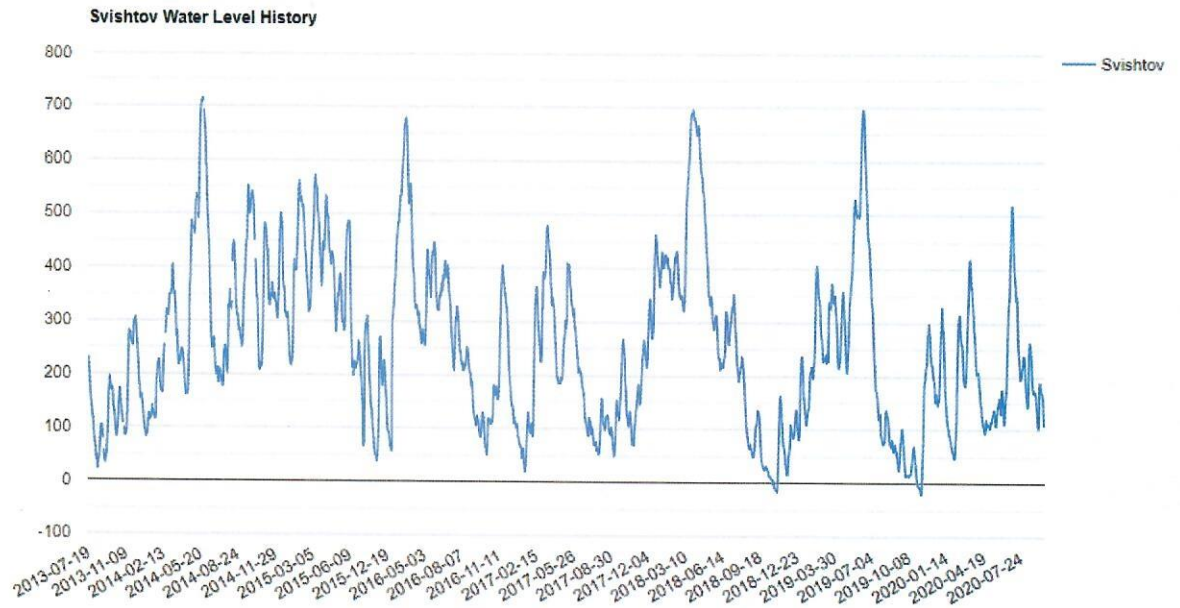
Astfel cum am arătat anterior, prin acest sistem de tarifare se sancționează practic operatorul economic ce ar avea premisele să transporte cantități mai mari de marfă, fie prin nave unice mai mari. Mai mult decât atât însă, operatorii economici care utilizează astfel de mijloace de transport moderne, mai mari și corespunzătoare cu cerințele UE în materie de protecția mediului suportă și riscurile aferente situației economice globale și cele rezultând din condițiile de navigabilitate ale Dunării.

În acest sens, chiar în situația în care ar exista marfă ce ar putea să fie încărcată pe o navă de capacitate mare, acest lucru ar fi tehnic imposibil datorită cotelor apei Dunării în anumite perioade ale anului.

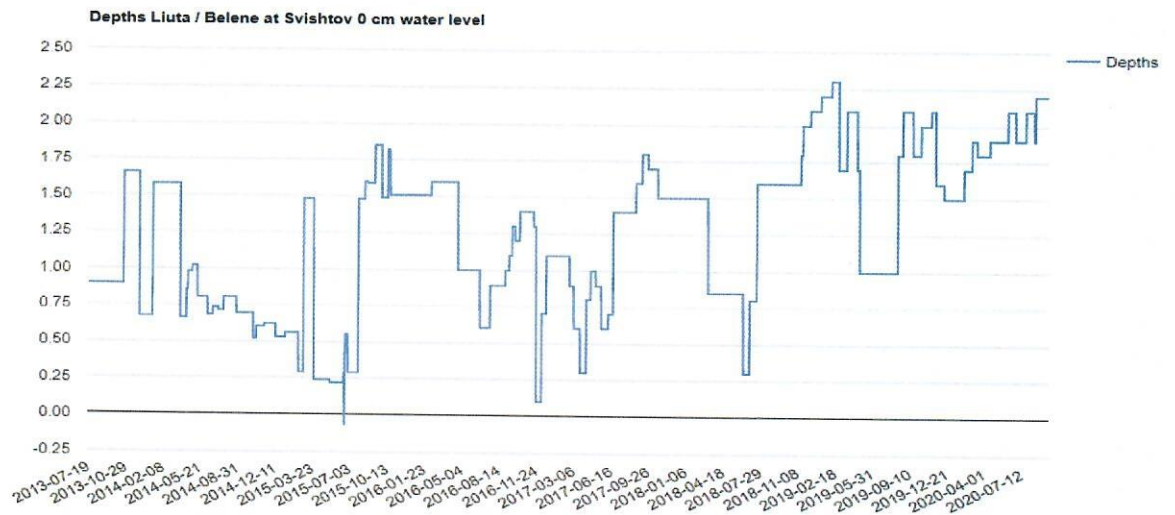
În concret, vă rugăm să aveți în vedere graficele de mai jos, care sunt de natură a exemplifica efectele pe care condițiile de navigabilitate a Dunării asupra capacității de încărcare a unei nave fluviale cu o capacitate constructivă de 10.000 tone.

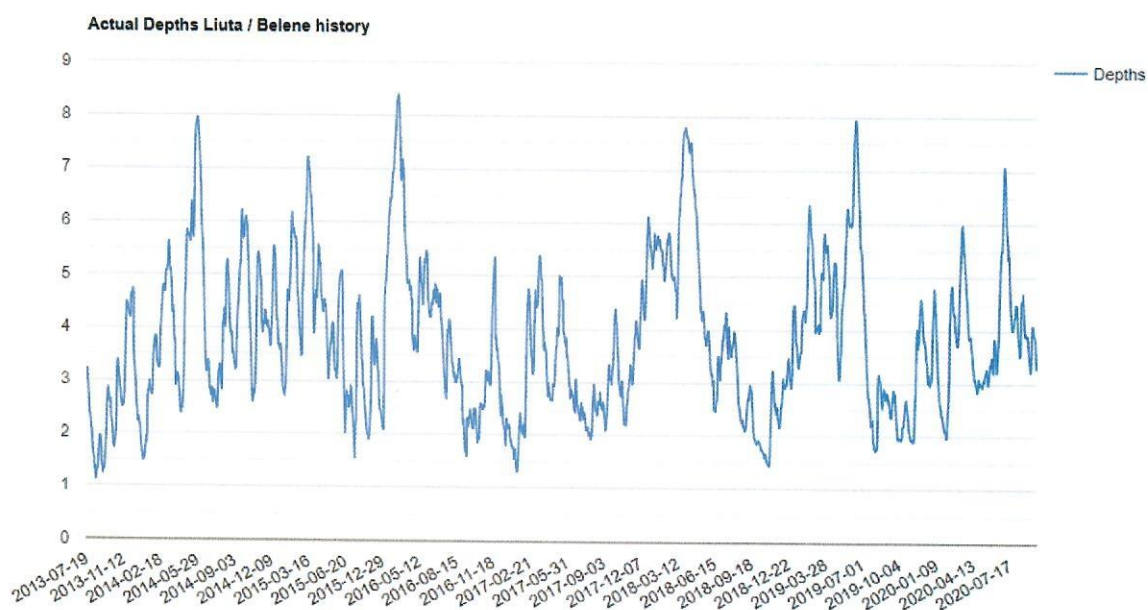


Pentru o corectă informare și analiză, exemplificăm mai jos un grafic care prezintă cotele apelor exprimat în cm în perioada 2013 – 2020:



Solicităm ca în vederea stabilirii unui tarif echitabil care să fie de natură a încuraja creșterea traficului de mărfuri pe Dunăre și realizarea de către operatorii economici a unor investiții pentru înnoirea și întreținerea flotelor de nave deținute să se aibă în vedere și studiile efectuate de către autoritățile bulgare și care **arată caracterul extrem de volatil al adâncimilor Dunării în diferite perioade ale anului**, precum și istoricul cotelor la punctul critic de trecere km568 (Liuta/Belene).





Și din perspectiva situației navigației pe Dunăre, aplicarea sistemului de tarifare la capacitatea fizică a navei conduce la distorsionarea pieței și la crearea unui dezechilibru concurențial între operatorii economici care operează nave cu pescaj mic care pot fi încărcate, chiar dacă nu la capacitate totală, dar măcar parțial, față de operatorii care operează nave mari, ce nu pot fi încărcate nici măcar la jumătate din capacitate în anumite situații. În final, un astfel de dezechilibru este de natură a afecta întregul lanț logistic, de la proprietarii mărfurilor ce ar trebui transportate în condiții optime și până la operatorii portuari a căror principală activitate constă în operarea mărfurilor în porturi.

Cu atât mai mult, peste condițiile de navigație pe Dunăre se suprapun și condițiile economice globale care au un impact semnificativ asupra cantităților de marfă disponibile pentru transport. În considerarea spre exemplu a situației actuale generate de pandemia Covid – 19, trebuie avut în vedere că inclusiv piața navlurilor a cunoscut o scădere semnificativă. Spre exemplu, în Ungaria în anul 2019 navlul practicat s-a situat la nivelul a 15-18 euro/to, în timp ce în anul 2020 nivelul navlurilor practicate a scăzut până la 11-12 euro/to, fapt fără precedent în ultimii 5 ani. Cu toate acestea, nivelul tarifelor de tranzitare au rămas la fel. În condițiile în care în alte state europene autoritățile publice au înțeles să ofere sprijin operatorilor economici pentru traversarea perioadei extrem de dificile pe care o parcurge economia globală în prezent, România prin CNACN menține un sistem de tarifare defectuos, care creează vădite disproporții între operatorii economici și care au potențialul de a determina chiar intrarea în faliment a unora dintre operatorii economici cei mai importanți care activează în piața transportului naval.

Mai mult decât atât, un risc suplimentar asumat exclusiv de către armatori este determinat de chiar modalitatea de reglementare a tarifelor prin contractele de vânzare și transport marfă vrac care se încheie în considerarea mărfii totale transportate.



În consecință, operatorul economic își asumă următoarele tipuri de riscuri:

- riscurile curente legate de activitatea obișnuită, respectiv necesitatea continuă de a realiza investiții pentru dezvoltare, astfel încât să își asigure întotdeauna un avantaj competitiv corect pe piața pe care activează. Aceasta reprezintă o categorie de riscuri uzuală, pe care orice operator economic este firesc să și-a asume;
- riscurile legate de situația navigației pe Dunăre și situația economică globală, care influențează în mod direct operatorul economic, fără ca acesta să poată întreprinde niciun fel de acțiune pentru a preveni sau atenua aceste fenomene. Diminuarea acestor riscuri cad în sarcina autorităților publice ale statului care au obligația de a efectua lucrări pentru asigurarea continuității navigației pe Dunăre. Acestea sunt riscuri independente atât de operatorul economic cât și de CNACN, dar care ar trebui suportate de ambii parteneri contractuali și nu doar de operatorul economic;
- riscurile legate exclusiv de politica tarifară și investițională a CNACN. Prin aplicare unui tarif la tona capacitate fizică a navei, fără a se ține cont în niciun fel de cantitatea de marfă transportată sau de tipul acesteia, se transferă și acest risc tot în patrimoniul operatorului economic.

În concluzie, se impune reevaluarea sistemului tarifar practicat de către CNACN și adoptarea unor măsuri de stimulare a transportului naval pe Dunăre, astfel încât să nu se perpetueze dezechilibru concurențial generat între operatorii cu nave mici și cei cu flote de nave mai mari, moderne.

Cu toate acestea, pare că CNACN nu manifestă niciun fel de intenție de a schimba un sistem tarifar defectuos, anticoncurențial și injust, astfel cum am arătat anterior, fapt care poate conduce la scenarii dintre cele mai grave pe piața serviciilor de transport naval din România.

Pentru o mai bună înțelegere a aspectelor invocate și a potențialelor efecte pe care menținerea acestei politici tarifare le are asupra mediului de afaceri în ansamblul său, supunem analizei dumneavoastră următorul scenariu: un contract de vânzare încheiat de către un trader pentru un volum de marfă către export pentru o navă de 30.000 tone în FOB Constanța. În vederea transportului mărfii, se vor încheia contracte de operare în Portul Constanța și contracte de transport cu armatorii pentru încărcarea și transportul celor 30.000 tone marfă.

În situația foarte probabilă în care condițiile de navigație pe Dunăre sunt precare marfa contractată va trebui încărcată pe mai multe nave, ceea ce se concretizează în venituri semnificativ diminuate ale operatorilor și taxe corelate cu marfa mai mari.

În acest context, există trei potențiale concluzii:

- i. situația în care armatorul va opta pentru invocarea forței majore sau orice alt motiv legal sau contractual pentru a fi exonerat de executarea obligațiilor, caz în care marfa nu va putea fi transportată, respectiv atât operatorii din Portul Constanța cât și cei din portul de destinație vor avea de suferit. În acest caz trader-ul nu va avea de ales decât să încerce să găsească un alt armator, probabil la un cost semnificativ mai mare, întrucât noul armator va urmări acoperirea pierderilor determinate de situația existentă. În cazul în care un nou armator nu este găsit sau prețul va fi considerat prea ridicat, trader-ul va alege să se îndrepte către alte mijloace de transport (rutier sau CF) mai costisitoare și cu un impact



asupra mediului și rețelilor de transport mai mare. Armatorul la rândul său, în încercarea de a-și desfășura activitatea va continua să caute aranjamente contractuale mai favorabile, dar care implică în mod inevitabil scăderea semnificativă a prețului la producător. În acest exemplu, toți actorii implicați în lanțul de transport sunt afectați. Mai mult decât atât, în final chiar CNACN este afectat în mod direct, dat fiind faptul că în cele mai multe cazuri traderii se îndreaptă către alte mijloace de transport în detrimentul transportului naval, Compania pierzând astfel taxele pe care le-ar fi putut încasa din tranzitarea mărfii în discuție.

- ii. În situația în care armatorul acceptă totuși efectuarea transportului, cu adaptarea transportului la condițiile de navigabilitate, acesta suportă toate pierderile determinate de taxarea la capacitatea fizică a navei. În acest scenariu, fără acordarea unor facilități financiare din partea administrațiilor, inclusiv de către ACN, armatorul cumulează datorii la care se adaugă penalități și dobânzi. Astfel armatorul este sancționat dublu pentru niște factori care sunt exclusiv în afara controlului său. În acest scenariu, armatorii sunt obligați să achite datoriile către administrații, însă fără activitate din care să cumuleze venituri care să acopere aceste datorii, se văd forțați să reducă costurile cu mentenanța, reparații, investiții, astfel că situația navigației pe Dunăre este din nou afectată.
- iii. Nu în ultimul rând, există și scenariul cel mai grav în care armatorii, aflându-se în imposibilitatea de a mai achita datoriile acumulate în mod constant, astfel încât vor fi supuși procedurilor de insolvență și în final faliment.

În oricare dintre scenariile de mai sus, chiar dacă riscul cel mai mare îl poartă armatorii, există riscuri reale ce sunt de natură a afecta în mod direct atât operatorii portuari, cât și CNACN.

Având în vedere toate cele supuse atenției dumneavoastră, ne exprimăm disponibilitatea pentru furnizarea oricăror suplimentare și pentru a răspunde eventualelor întrebări.

Cu stimă,

Organizația Patronală

CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION

prin reprezentant