

Studiu Consiliul Concurenței: Trebuie realizate investiții și restructurate tarifele pentru a crește atractivitatea porturilor fluviale românești

Sunt necesare investiții semnificative în dezvoltarea infrastructurii fluviale și trebuie restructurate tarifele, pentru a utiliza eficient porturile și pentru a valorifica potențialul de transport fluvial, mai ieftin și mai puțin poluant, conform unui studiu realizat de Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval (CSDN) din cadrul Consiliului Concurenței.

CSDN a analizat modul de organizare și administrare a infrastructurii de transport fluvial, precum și activitățile economice relevante desfășurate în fiecare port de la Dunare, cu scopul de a identifica noi oportunități de dezvoltare, care să crească competitivitatea acestui tip de transport.

Astfel, în urma studiului, CSDN a constatat că porturile fluviale românești au o infrastructură slab dezvoltată, neadecvată pentru un transport fluvial modern, comparativ cu celelalte porturi europene dunarene.

În România, cu excepția infrastructurii de transport fluvial administrată prin zone libere, există un număr de 43 de porturi/locuri de operare/puncte de lucru, din care 53,5% se află în administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu (CN APDF SA), 25,6% sunt gestionate de Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime SA Galați (CN APDM SA), 9,3% din porturile fluviale sunt administrate de Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile SA Constanța (CN CAN SA), restul fiind în administrarea Unităților Administrativ Teritoriale.

Un loc important în asigurarea navigației pe Dunare revine Regiei Autonome "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați (RA AFDJ Galați), ale cărei atribuții sunt stabilite în concordanță cu prevederile Convenției de la Belgrad, convenție aplicabilă tuturor statelor riverane Dunării, la care România este parte.

Dintre cele 23 de porturi administrate de CN APDF SA, doar 11 au înregistrat trafic de marfuri în perioada 2021-2023, 70% din trafic derulându-se în 5 porturi. În același timp, 10 din cele 23 de porturi nu dețin dotări tehnice sau facilități de operare și nu au acces la utilități (apa, energie electrică, canalizare), în unele dintre acestea, acostarea realizându-se la mal natural (neamenajat). Doar 41,14% din suprafața portuară administrată de CN APDF SA este utilizată, existând porturi/puncte de lucru nu sunt deloc utilizate (Baziaș, Dr. Turnu Severin – agabaritice, Dubova, punctul de lucru Rast, și Svinița). În decurs de trei ani (2021-2023), CN APDF SA a efectuat investiții în 10 din cele 23 porturi ale sale, în suma de aproximativ 1.000.000 lei, atât din surse proprii (36,79%), cât și din alte surse (63,21%).

Pe de altă parte, toate cele 9 porturi administrate de către CN APDM SA sunt conectate la rețeaua electrică, două se află în curs de reabilitare și modernizare (Tulcea și Macin, cu locurile de operare Gura Arman și Turcoaia), dar doar patru porturi sunt racordate la rețeaua de apă și canalizare (Galați, Braila, Isaccea și Chilia Veche).

CN APDM SA are un grad de utilizare a suprafeței portuare de 86,07% (porturi fluvio-maritime) și de 74,26% (porturi interioare). Dintre porturile fluvio-maritime, portul Galați are cel mai mare grad de utilizare, de 95,12%. În porturile aflate în administrarea autorităților locale investițiile sunt aproape inexistente, doar trei administrații (Turnu Magurele, AZL Sulina, AZL Galați) realizând investiții în dezvoltarea infrastructurii portuare.

Reorganizarea administrării porturilor

Se observă că porturile fluviale românești sunt administrate atât de companii naționale, precum și de companii locale aflate în subordinea unităților administrativ – teritoriale, iar o parte din infrastructura de transport fluvial se

afla în subordinea unor companii. De exemplu, Casa de Cultura a Municipiului Braila a preluat activitatea portuara administrata de catre Serviciul de Transport Public Local de Calatori și Administrare Portuara Braila.

De asemenea, administrarea unui port de catre mai multe administrații portuare (Braila este administrat de APDM, Administrația Zonei Libere Braila și Casa de Cultura a Municipiului Braila), precum și existența a numeroase administrații în sectorul românesc al Dunarii, organizate diferit (regie autonoma, companie naționala, societate, instituție publica în subordinea primariei sau chiar administrație organizata în cadrul primariei), cu viziuni, bugete și priorități diferite, creeaza dificultăți legate modalitatea de stabilire a tarifelor și nu permite elaborarea unei strategii unitare de dezvoltare a porturilor românești de la Dunare.

În acest context, CSDN considera ca este necesara reorganizarea administrării porturilor, având în vedere ca actualul mod de administrare s-a dovedit ineficient.

Astfel, CSDN recomanda reorganizarea în așa fel încât porturile fluviale, în special cele care fac parte din rețeaua TEN-T, sa fie administrate integral de catre o singura entitate, în timp ce altele pot fi desființate, încredințate spre administrarea autoritaților locale sau, daca exista cerere, operatorilor privați, așa cum se întâmpla în țările membre UE.

Tarife

Analizele arata faptul ca porturile românești nu sunt atractive comparativ cu alte porturi europene și din cauza tarifelor practicate.

Pe fondul conflictului de Ucraina și al reorientării traseelor de transport prin România, traficul de marfuri a înregistrat o majorare semnificativa în porturile de la gurile Dunarii, ceea ce a condus la reducerea tarifului de tranzitare a Canalului Sulina cu 49,8% față de anul 2023. În același timp, în ultimii ani, a scazut numarul de nave intrate/ieșite din celelalte porturi fluviale.

”Tarifele trebuie sa fie stabilite în mod corect, iar administrațiile nu trebuie sa își recupereze, prin tarife, de mai multe ori sumele cheltuite. Rolul nostru, al autoritații de supraveghere, este sa ne asiguram ca aceste tarife sunt fundamentate corect și asigura predictibilitate pentru operatorii economici care își desfașoara activitatea în porturi și pentru transportatorii de marfuri” a declarat **Dan Virgil Pascu**, *președintele CSDN, vicepreședinte al Consiliului Concurenței*.

În anul 2024 s-au înregistrat diminuări de tarife, față de 2023, în cazul mai multor administrații portuare. Spre exemplu, în cazul Administrației Canalelor Navigabile SA Constanța, tariful de tranzitare a canalelor navigabile (tranzit tone capacitate) s-a redus cu 14,2%, în timp ce tariful de pilotaj a înregistrat o diminuare cu 57,3%. De asemenea, Compania Naționala Administrația Porturilor Dunarii Fluviale SA Giurgiu a diminuat tariful de acces în limita zonei portuare cu 20% în anul 2024 comparativ cu 2023.

Din datele deținute și analizate de CSDN, reiese ca cea mai mare parte a cheltuielilor directe ale administrațiilor portuare sunt cheltuieli cu salarizarea personalului. În unele cazuri (RA AFDJ Galați), cheltuielile cu salarizarea depășesc 70% din totalul cheltuielilor. Aceste cheltuieli s-au majorat semnificativ de la un an la altul, având un impact direct asupra tarifului platit de beneficiarii serviciilor portuare.

Ca urmare, CSDN a recomandat Ministerului Transporturilor sa realizeze o analiza aprofundata din perspectiva alocării eficiente a resurselor umane implicate, analiza care ar trebui sa aiba în vedere și costurile cu forța de munca ale fiecărei administrații, în special a celor organizate sub forma de regii autonome.

O alta recomandare se refera la restructurarea tipurilor de tarife practicate, care sa confere o mai mare

predictibilitate și o identificare facilă a acestora de către transportatorii de marfuri. De asemenea, trebuie avută în vedere și o posibilă stabilire prin act normativ a unei rate rezonabile a profitului practicate de administrațiile portuare.

În același timp, CSDN considera necesară delimitarea clară a atribuțiilor administrațiilor portuare, respectiv a celor în baza cărora acestea acționează în calitate de autoritate publică și pentru care nu ar trebui să existe profit, de cele în care acționează ca o companie, desfășurând activități economice, prin aplicarea principiului transparenței relațiilor financiare, respectiv evidența contabilă separată pe cele două tipuri de activități.

Canalul București – Dunare

CSDN considera că este importantă asigurarea finanțării pentru construirea canalului București – Dunare, astfel încât să se conecteze cel mai mare pol de dezvoltare locală, București – Ilfov, cu portul Constanța. În plus, amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița va asigura necesarul de apă pentru irigații, protecția împotriva inundațiilor și amenajări piscicole. Astfel, activitatea economică, zonele logistice și parcurile industriale ar urma să se dezvolte.

În plus, este importantă implementarea de soluții digitale integrate pentru a spori siguranța și securitatea transporturilor de marfuri, prin automatizarea containerelor, monitorizare în timp real a traficului de nave și integrarea cu rețelele logistice digitale. Astfel, eficiența operațională va fi îmbunătățită, iar timpurile de transport ai marfurilor vor scădea.

O altă recomandare a CSDN vizează investiția în terminale multimodale, pentru a reduce transporturile poluate și a utiliza versiunile fluvial-feroviare, respectând, astfel, țintele privind reducerea emisiilor poluante până în anul 2050.

Studiul privind „Porturile fluviale românești – caracteristici, eficiența și potențial competitiv” este disponibil pentru consultare publică pe site-ul autorității de concurență.