



ROMÂNIA

CONSILIUL CONCURENȚEI



Piața Presei Libere nr.1, Sector 1, București, Cod poștal: 013701 • Tel.: (021) 318 1198, (021) 318 1199 • Fax: (021) 318 4908
E-mail: office@consiliulconcurentei.ro • Web: www.competition.ro ; www.consiliulconcurentei.ro

Consiliul Concurenței:

PIAȚA SERVICIILOR DE TRANSPORT MARITIM ESTE O PIAȚĂ CONCURENȚIALĂ, DAR EXISTĂ DISFUNȚIONALITĂȚI LEGATE DE ACTIVITĂȚILE CONEXE

Consiliul Concurenței a finalizat investigația utilă pentru cunoașterea pieței serviciilor de transport maritim. Investigația, declanșată în februarie 2009, a urmărit analizarea mecanismelor de funcționare a pieței și identificarea eventualelor disfuncționalități de natură anticoncurențială.

Astfel, în urma analizei efectuată de Consiliul Concurenței, a reieșit necesitatea elaborării unei strategii naționale în domeniul transportului maritim, strategie care să vizeze, printre altele, sprijinirea potențialilor armatori români, stimularea construcțiilor de nave prin utilizarea creditelor bancare, promovarea pavilionului național și alinierea legislației naționale la cea comunitară.

Intrarea pe piața serviciilor de transport maritim este îngreunată de existența unor bariere: investiții financiare foarte mari necesare construirii sau achiziționării unei nave maritime, la care se adaugă lipsa unui sprijin concret din partea autorităților pentru cei ce vor să intre în această piață.

Studiul a arătat că piața serviciilor de transport maritim este o piață concurențială, fapt datorat în special numărului mare de transportatori (armatori străini ce asigură un transport maritim neregulat, cât și mari companii maritime de linie), raportat la volumul redus de mărfuri disponibile pentru transport. Cererea autohtonă de transport maritim este reprezentată de operatori economici din sectoare economice precum sectorul energetic, sectorul extractiv, agricultura și silvicultura, industria prelucrătoare, dar și din sectorul construcțiilor și al comerțului.

În același timp, oferta de transport maritim existentă la nivelul porturilor maritime românești este reprezentată aproape în integralitate de armatori străini și de mari companii maritime de linie străine. Prezența armatorilor români în oferta de transport maritim este aproape insesizabilă, pe fondul reducerii numărului de nave maritime comerciale înregistrate sub pavilion național.

În cazul porturilor maritime românești, datorită specificității lor (porturi de tranzit, volum scăzut de mărfuri, lipsa unor armatori stabili ș.a.), piața transportului maritim este caracterizată de opacitate și de asimetrie de informații. Un rol foarte important în înlăturarea acestei asimetrii de informații revine agenților maritimi, brokerilor de nave și caselor de expediție, prin intermediul cărora se întâlnesc de cele mai multe ori purtătorii cererii și ai ofertei.

Un alt aspect specific pieței românești este dependența navlurilor (navlu - preț transport neregulat) și tarifelor (tarif - preț transport regulat) practicate la nivelul porturilor maritime românești de factori externi, precum piețele de navluri din regiune și politicile tarifare adoptate la nivelul marilor companii maritime de pe glob, pe fondul lipsei unei flote comerciale naționale competitive și implicit a unei piețe de navluri autohtone.

Analiza efectuată în cadrul investigației a urmărit în principal piața serviciilor de transport maritim, însă au fost vizate și o serie de piețe conexe, precum piața serviciilor de încărcare-descărcare nave, piața agenturării de nave, piața pilotajului, piața remorcajului ș.a. Ca urmare, au fost identificate o serie de disfuncționalități la nivelul porturilor maritime legate de activitățile conexe sau auxiliare transportului maritim.

În cazul pilotajului navelor, serviciu de siguranță, în porturile Constanța, Midia și Mangalia se constată existența unor regimuri juridice distincte pentru același serviciu. Astfel, există zone în care acest serviciu este concesionat unui singur operator, dar și zone în care serviciul este prestat în mod concurențial, ceea ce creează confuzie în rândul beneficiarilor.

Consiliul Concurenței a comunicat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii punctul său de vedere cu privire la aspectele identificate pe piața pilotajului, solicitând adoptarea unor măsuri care să ducă la eliminarea disfuncționalităților generate de regimurile juridice diferite aplicabile aceleluiași serviciu.

În sectorul serviciilor de încărcare-descărcare nave, numărul redus de operatori portuari specializați pe manipularea unor anumite categorii de mărfuri și cantitățile foarte mari de mărfuri (peste 70% sau chiar peste 90%) manipulate de o parte dintre aceștia, indică posibile poziții dominante sau chiar de monopol pe aceste piețe.

În anumite situații, operatorii portuari ce dețin poziții de monopol pentru operarea unei anumite categorii de mărfuri condiționează prestarea serviciilor de încărcare/descărcare de cumpărarea unui alt serviciu precum agenturarea de nave, fără a exista însă indicii suficiente privind săvârșirea unor posibile practici anticoncurențiale.

În cadrul investigației, au fost culese informații de la operatorii economici ce desfășoară activități de transport maritim, activități de agenturare nave, brokeraj sau expediții maritime. De asemenea, au fost purtate discuții cu reprezentanți ai Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - Direcția Generală de Transport Naval, Autorității Navale Române, Companiei Naționale de Administrare a Porturilor Maritime Constanța, Asociației Armatorilor din România, Asociației Agenților și Brokerilor de Nave din România, Uniunii Societăților de Expediții din România (USER).

8 Iunie 2010

Biroul de Presă

Tel: 0372.129.710, 021.405.44.29

E-mail: presa@consiliulconcurenței.ro