

8 ianuarie 2016

Propunerea de majorare a tarifului pentru transportul țițeiului produs intern vine deodată cu noua rundă de prăbușire a prețului țițeiului, **ce a atins minime istorice pentru ultimii 12 ani.** Aceasta vine după o perioadă lungă de scăderi, ce a pus deja presiuni ridicate asupra bugetelor operaționale și de investiții ale producătorilor autohtoni.

Volumele scăzute menționate în referatul de analiză sunt o consecință naturală a noului climat de piață, câmpurile mature, fragmentate, cu un declin natural puternic, necesitând investiții constante și ridicate, ce nu mai sunt întotdeauna fezabile la noul preț al țițeiului. **Majorarea tarifului de transport în acest context va transmite un semnal puternic negativ dat investitorilor și va pune presiune suplimentară pe costurile producătorilor, ceea ce poate avea ca efect noi reduceri de volume.**

Majorarea prin ordin a tarifului de transport este o măsură de protejare a marjei de profit record a monopolului natural Conpet, în detrimentul producătorilor de țiței afectați deja de prăbușirea prețului petrolului. Pentru primele 9 luni ale anului 2015, Conpet a realizat o marjă a profitului de exploatare de 18,8%, cu 11,3% mai mare decât în primele 9 luni ale anului 2014, și cu aproape 31% mai mare decât cea preconizată în Bugetul de Venituri și Cheltuieli, în vreme ce producătorii de țiței au înregistrat scăderi puternice ale veniturilor, ale profiturilor și ale bugetelor de investiții.

Indexarea tarifului cu rata inflației serviciilor, motivată de posibila creștere a unor costuri, nu ia în considerare chiar raportările Conpet în ce privește costurile, compania comunicând o scădere per ansamblu a cheltuielilor de exploatare cu 3,8% în primele 9 luni ale anului 2015 față de primele 9 luni ale anului 2014, mai mult decât dublul ratei inflației pentru servicii. La nivelul subsistemului de transport intern, cheltuielile raportate au scăzut cu 3,5%. Chiar dacă se ia în considerare diminuarea cantităților transportate în perioada respectivă, **costul per tonă transportată în subsistemul intern a scăzut cu 2% față de perioada similară a anului 2014, situându-se tot sub nivelul inflației.**

O creștere a tarifului de transport nu este numai nejustificată din punct de vedere al costurilor suportate de Conpet, ce au scăzut constant și **se situează sub nivelul anului 2013, data ultimei majorări,** dar sunt și contrare tendinței pieței serviciilor petroliere. Climatul prețului scăzut la țiței și sensibilitatea la costuri a producătorilor a dus la renegocierea contractelor cu furnizorii. Institutul de Statistică raportează pentru sectorul industriei extractive – subsectorul extracției petrolului și gazelor naturale, o scădere anuală a prețurilor producției industriale de 15,6% în octombrie 2015 față de 2014. **O eventuală majorare a tarifului stabilit prin ordin pentru serviciul de monopol natural ar fi în contradicție completă cu tendința pieței libere pentru servicii petroliere.**

Mai mult, ar însemna **o majorare suplimentară a ponderii tarifului în valoarea unei tone de țiței, pe deasupra creșterii ponderii de la 3% pentru media primelor 9 luni din 2014 la peste 7,5% la nivelele actuale de preț**, provocată de prăbușirea prețului țițeiului, cu efectul diminuării competitivității țițeiului de producție autohtonă.

Pe cale de consecință, propunem **eliminarea paragrafului 1) al Articolului I din Proiectul de Ordin, ce modifică Anexa nr. 1 la Ordinul nr. 13/2010 – ”SITUAȚIA tarifelor de aplicat în activitatea de transport al țițeiului, condensatului și etanului din țară”**.

