

## SCRISOARE DESCHISĂ

**În atenția domnilor Traian Băsescu, președintele CSAT, Victor-Viorel Ponta, prim-ministru al României și ministru interimar al ministerului Transporturilor.**

Vă adresăm această scrisoare pentru a vă atrage atenția asupra problemelor pe care agenții economici le întâmpină în desfășurarea activității în Portul Constanța. Dorim, prin intermediul acestui document, să vă facem cunoscute abuzurile săvârșite de autoritățile portuare, inclusiv de conducerea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța.

Scopul nostru este de a aduce la cunoștința dumneavoastră nelegalitățile frecvent întâlnite în administrarea Portului Constanța, incoerentă în actul de management, reaua credință în administrarea operațiunilor curente și lipsa de viziune în dezvoltarea viabilă a activității portuare de care au dat și dau dovadă autoritățile portuare, inclusiv conducerea executivă a CNAPMC. Prin această scrisoare dorim să tragem un semnal de alarmă asupra faptului că, în ultimii ani, activitățile, performanțele și strategia adoptată pentru administrarea Portului Constanța și a sateliților acestuia nu funcționează normal în direcția promovării și dezvoltării, orice inițiativă privată exprimată în acest sens fiind obstrucționată, chiar de către cei care ar fi trebuit să o sprijine. Mai precis, Portul Constanța și porturile satelit se conduc în funcție de interesele directe ale unui grup infracțional care urmărește devalorizarea lor. Acest grup infracțional activează în detrimentul interesului public, prin persoane poziționate strategic în funcții de conducere ale principalelor autorități portuare, poziții ocupate nu pe criterii profesionale, ci pe criterii de natură a servi grupurilor de interese.

Considerăm că, în perioada mandatului echipelor manageriale ale autorităților portuare, inclusiv CNAPMC, s-au comis și au fost tolerate numeroase practici nelegale în ceea ce privește actul de administrare, nelegalități pe care vi le prezentăm în continuare:

- (a) Închirierea terenurilor de pe platforma portuară se realizează preferențial și ineficient, prin nerespectarea contractului de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor, respectiv dispozițiile art. 5, alin 3 din contractul de concesiune. Taxele de închiriere a domeniului portuar, prețul utilităților și clauzele de performanță sunt stabilite preferențial, la nivel de interese personale și de grup. Nu există coerență în ceea ce privește destinația suprafețelor închiriate referitor la utilizarea infrastructurii publice și de dezvoltare a unor investiții precum rețele de apă, rețele de electricitate, căi de acces rutier, feroviar, pescaje. Niciunul din studiile BERD sau alt organism internațional nu este implementat de către CNAPMC, astfel încât managementul rămâne intuitiv în absența unei examinări serioase în ceea ce privește analiza comercială și performanțele operatorilor portuari. Menționăm în acest sens Proiectul BERD C9096/ECP980815, precum și Programul BERD din 2004 și altele
- (b) Neexecutarea lucrărilor de mentenanță și/sau de îmbunătățire a infrastructurii domeniului portuar, respectiv neasigurarea facilităților contractuale pentru agenții economici care operează în Portul Constanța, raportat la nivelul ridicat al taxelor și tarifelor percepute
- (c) Perceperea unor tarife nejustificat de mari pentru asigurarea utilităților (energie electrică, apă etc.), în măsura în care CNAPMC achiziționează aceste servicii de utilități de la agenții economici de drept privat, la un preț preferențial
- (d) Refuzul nejustificat în ceea ce privește analizarea și aprobarea proiectelor de investiții propuse de către agenții economici, pentru dezvoltarea infrastructurii portuare și diversificarea serviciilor ce pot fi asigurate prin Portul Constanța

- (e) Lipsa oricărei viziuni de ansamblu referitoare la potențialul de dezvoltare al Portului Constanța, respectiv:
- Lucrări de infrastructură realizate haotic și fără a ține cont de strategia reală de dezvoltare a Portului Constanța
  - Refuzul avizării inițiativei private de realizare a unor lucrări de suprastructura importante ce ar putea atrage capital străin și trafic de marfă suplimentar, pe criterii subiective ce nu țin de dezvoltarea și interesul mediului de afaceri portuar
  - Dezvoltarea de terminale specializate fără a ține cont de capacitatea pieței de absorbție
  - Neadaptarea politicii de dezvoltare a infrastructurii și suprastructurii Portului Constanța, prin raportare la realitatea exploatărilor de hidrocarburi din Marea Neagră, ceea ce poate determina ca deținătorii de licențe de exploatare să se îndrepte către alte porturi riverane Mării Negre
  - CNAPMC nu a realizat niciun demers pentru a stabili obiective de performanță ce urmează a fi îndeplinite în Port, convenite individual cu operatorii portuari și refuză sistematic o asemenea analiză care să reflecte veniturile/tona de marfă, costuri/tona de marfă, profiturile ce pot fi obținute din aceste operațiuni cu urmarea cuantificării strategice a politicii sale de dezvoltare, deși aceste principii se regăsesc în OUG 22/1999 și Regulamentul 1286/2012 a căror implementare este precară.
- (f) Tergiversarea nejustificată și ignorarea totală a oricărei propuneri venite din partea operatorilor privați, în ceea ce privește elaborarea și definitivarea Master Plan-ului Portului Constanța, cu consecința adoptării unor soluții neunitare, desprinse total de realitatea economică;
- (g) Încheierea de contracte oneroase cu terții, în defavoarea intereselor publice, prin favorizarea intereselor personale și ale apropiaților conducerii CNAPMC, cu efecte negative asupra întregului mediu de afaceri zonal portuar
- (h) Lipsa de profesionalism și viziune economică și de afaceri în ceea ce privește negocierea clauzelor contractuale care angajează și obligă CNAPMC, cu consecința încheierii unor contracte comerciale, pe termen mediu și lung, cu efecte negative asupra Portului Constanța
- (i) Fraudarea dispozițiilor legale privind modalitățile de asigurare a serviciilor publice de siguranță – pilotajul și remorcajul de manevră. Organizarea unor licitații trucate cu scopul evident de a favoriza interesele unor „firme de casă”, pentru obținerea anumitor contracte cu CNAPMC, încălcându-se principiul liberei concurențe
- (j) În ceea ce privește dialogul social, actuala conducere are mari lipsuri. Partenerii de dialog social atât la nivel sectorial cât și la nivelul activităților de transport naval sunt ignorați, până la acest moment neexistând nicio întâlnire cu aceștia. Discriminarea este promovată la nivelul contractului colectiv de muncă, prin acordarea de drepturi preferențiale acelor care nu se împotrivesc și sunt de acord cu orice. Persoanele incomode sau care nu au culoarea politică corespunzătoare sunt îndepărtate prin orice mijloace, expertiza și competența profesională nemaifiind un criteriu de ocupare a posturilor. Politica de resurse umane este guvernată de principiul apartenenței și nu de cel al competenței. În istoria ei, Administrația Porturilor nu a avut niciodată o echipă managerială mai lipsită de competență ca acum. Este de notorietate faptul că directorul de infrastructură al CN APMC este finul lui Radu Mazăre, că directorul economic este fosta șefa de cabinet a unui senator PSD ori că directorul comercial este membru „de marcă” al PSD Constanța. Așadar, cumetria și prietenii sunt standardele suficiente pentru a ajunge în conducerea unuia dintre cele mai mari porturi din Europa
- (k) În ceea ce privește pavilionul național, tragem un semnal de alarmă, acest drept suveran al Statului Român fiind cedat printr-un tertip comercial unor persoane juridice private străine, faptă fără precedent în istoria postdecembrista a României.

Față de cele de mai sus, rezultă în mod indubitabil că întreaga activitate a autorităților portuare, inclusiv a conducerii executive a CNAPMC, se derulează împotriva intereselor publice și a partenerilor contractuali. Această politică de totală indiferență, lipsă de implicare și rea voință, conduce la o singură concluzie pertinentă, aceea că activitatea autorităților portuare, inclusiv a CNAPMC, este concentrată numai pe rezolvarea intereselor personale, individuale sau de grup, ale membrilor conducerii executive și crearea unor facilități neconcurențiale „firmelor de casă”, cu consecințe grave asupra economiei naționale.

În egală măsură, analizând activitatea curentă a CNAPMC se constată cu ușurință că, în ultima perioadă, administratorul portuar s-a transformat într-o veritabilă „agenție imobiliară”, rezumându-se numai la a încasa tarife portuare, contravaloare utilități și penalități contractuale, fără a gestiona în mod eficient potențialul de dezvoltare a Portului Constanța.

Apreciem că această abordare de management a companiei, manifestată prin lipsa de implicare din partea directorilor și administratorilor CNAPMC, precum și transferul atributelor conducerii executive către terțe grupuri de interese, este extrem de periculoasă, generând riscuri directe asupra siguranței naționale.

Ne temem că incoerența în adoptarea unor măsuri concrete pentru crearea condițiilor optime necesare eficientizării activității agenților economici care operează în Portul Constanța, manifestată pe de o parte prin obstrucționarea inițiativei private, și pe de altă parte prin lipsa de acțiune a administratorului portuar, va avea anumite urmări:

- determinarea agenților economici de a se reorienta către alte porturi;
- suprimarea inițiativelor de atragere a investițiilor și capitalului străin în Portul Constanța;
- închiderea anumitor ramuri industriale cu tradiție din Portul Constanța;
- diminuarea importanței economice a Portului Constanța și afectarea capacității concurențiale a acestuia față de alte porturi similare.

În scopul protejării intereselor publice și pentru a asigura stabilitatea și dezvoltarea Portului Constanța, precum și pentru evitarea unor riscuri majore cu impact asupra siguranței naționale, apreciem că se impune, în principal, adoptarea următoarelor măsuri:

- Destituirea conducerii tuturor autorităților portuare și numirea, pe criterii de competență, a unor noi persoane care să conducă aceste autorități;
- În ceea ce privește APMC:
  - ✓ Selectarea și evaluarea prealabilă a unor noi echipe de management, potrivit dispozițiilor Ordonanței de Urgență nr. 109/2011;
  - ✓ La procesul de selectare, în respectarea principiului transparenței decizionale, vă rugăm să aveți în vedere că ne manifestăm disponibilitatea de delegare a unei echipe de observatori, care să acorde sprijinul necesar;

De asemenea, raportat la gravitatea problemelor cu care se confruntă agenții economici din Portul Constanța, venim în întâmpinarea dumneavoastră, propunându-vă o întâlnire directă cu semnatarul prezentei scrisori, pentru a identifica soluțiile ce se impun a fi adoptate în scopul eliminării cauzelor ce au condus la apariția acestor situații.

