

DOMNULE PRIM-PROCUROR,

Subscrisa, FEDERATIA" NAVALISTUL" a Sindicatelor Libere din Constructia de Nave, CUI 34458461, cu sediul procesual ales la Cabinet de Avocat Emil Mihail Tatu din Constanta, Bd. Mamaia, nr. 50, etaj 2, jud. Constanta, formulam:

DENUNT

Impotriva tuturor reprezentantilor statului roman in consiliul de administratie al SC DAEWOO MANGALIA HEAVY INDUSTRIES SA, de la momentul infiintarii societatii si pana in prezent, pentru savarsirea infractiunii prevazuta si pedepsita de art. 298 Cod Procedura Penala – neglijenta in serviciu, coroborat cu aplicarea art 308 si 309 NCP.

Societatea mentionata, DAEWOO MANGALIA HEAVY INDUSTRIES SA (in continuare DMHI) a fost infiintata in anul 1997, cu o participatie a DSME Korea de Sud de 51% din capitalul social si a statului roman, prin Santeirul Naval 2 Mai SA respectiv Ministerul Economiei de 49%, statul roman avand posibilitatea de a numi administratori in Consiliul de Administratie al societatii romano-coreene.

Astfel cum in mod evident se poate releva, prin datele financiare publice ale societatii, cel putin administratorii desemnati de statul roman se fac vinovati de savarsirea infractiunii de neglijenta in serviciu, prevazuta de art. 298 NCP¹ coroborat cu art. 308² NCP si art. 309 NCP³.

Astfel, dupa cum se poate observa din datele obtinute de la Ministerul Finantelor, reprezentand declaratiile proprii ale societatii, pierderile acesteia au crescut de la 423.769.034 RON in 2009 la 706.069.648 in 2014, totalul datoriilor societatii insumand la sfarsitul anului 2014 suma

¹ Neglijenta in serviciu

Încălcarea din culpă de către un funcționar public a unei îndatoriri de serviciu, prin neîndeplinirea acesteia sau prin îndeplinirea ei defectuoasă, dacă prin aceasta se cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice, se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 3 ani sau cu amendă.

² ART. 308

Infrațiuni de corupție și de serviciu comise de alte persoane

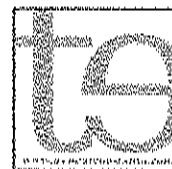
(1) Dispozițiile art. 289-292, 295, 297-301 și 304 privitoare la funcționarii publici se aplică în mod corespunzător și faptelor săvârșite de către sau în legătură cu persoanele care exercită, permanent ori temporar, cu sau fără o remunerație, o însărcinare de orice natură în serviciul unei persoane fizice dintre cele prevăzute la art. 175 alin. (2) ori în cadrul oricărei persoane juridice.

³ ART. 309

Faptele care au produs consecințe deosebit de grave

Dacă faptele prevăzute în art. 295, art. 297, art. 298, art. 300, art. 303, art. 304, art. 306 sau art. 307 au produs consecințe deosebit de grave, limitele speciale ale pedepsei prevăzute de lege se majorează cu jumătate.

Cabinet de Avocat Emil Mihail Tatu
Constanta, Bd. Mamaia nr. 5
Tel: 0722
emil.tatu@avocatecons
www.avocatecons



de 4.298.970.786 RON, adica peste 1.000.000.000 euro la acest moment, fapt ce din punctul nostru de vedere releva un management cel puțin defectuos al acestei societati.

Conform site-ului societatii, "Incepand cu anul 1997, Daewoo-Mangalia Heavy Industries, companie infiintata prin asocierea intre renumitul constructor naval Daewoo-Shipbuilding&Marine Engineering din Coreea si santierul naval "2 Mai" Mangalia - Romania, a devenit cel mai competitiv santier naval privind constructia, conversia si reparatia de nave din zona Marii Negre."

De-a lungul timpului, presa a relatat insa multe disfunctionalitati la nivelul acestei societati, inclusiv modul in care managementul acesteia intelege sa conduca "cel mai competitiv santier naval"

Va solicitam sa aveti în vedere urmatoarele informatii publicate in cotidianul Cuget Liber din Constanta:

1. *Compania româno - sud coreeană Daewoo - Mangalia Heavy Industries (DMHI) și subcontractorii ei se află în centrul unui scandal de evaziune fiscală și spălare de bani.*

Patrivit Direcției de Investigare a Infrațiunilor de Criminalitate și Terorism prejudiciul cauzat prin activitatea infractională de către mai mulți cetățeni coreeni și români este de aproximativ 11 milioane lei.

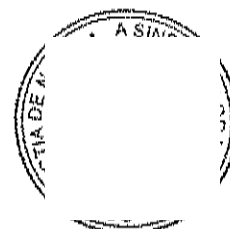
O asociere „cu cântec”. Nu trebuie să surprindă pe nimeni acest fapt, câtă vreme acționarul majoritar, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME), din Coreea de Sud, este zguduît periodic de scandaluri de corupție.

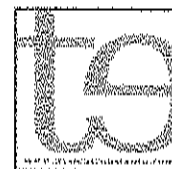
Dar mult mai grav decât aceste inginerii financiare este faptul că interesele statului român sunt prejudiciate de parteneriatul cu sud-coreenii.

DMHI a luat naștere, oficial, la 14 februarie 1997, printr-un joint-venture între concernul Daewoo și Șantierul Naval „2 Mai” Mangalia. Sud-coreenii au intrat în asociere cu 53 milioane de dolari (din care 23 de milioane de dolari sub forma unui know-how, pe care nimeni nu l-a evaluat) obținând 51% din acțiuni, iar românii, cu șantierul naval propriu-zis (mai puțin terenul), evaluat la 50,92 milioane dolari, respectiv 49% din acțiuni.

La înființare, Daewoo - Mangalia avea 3.400 de angajați, preluați de la Șantierul Naval „2 Mai” Mangalia.

Din această afacere, statul român ar fi trebuit să câștige noi locuri de muncă, profit și mai multe venituri din taxe și impozite. În plus, Daewoo - Mangalia promitea să stimuleze industria pe orizontală aferentă sectorului naval, după cum se arăta într-un comunicat de presă din 22 ianuarie 1997.





Ceea ce puțini știau la acea dată este faptul că asocierea avea la bază un contract care îi asigura nu doar importante facilități părții sud-coreene, dar îi permite să-și tragă asociatul pe sfoară. La acea vreme, ziarul „Cuget Liber” a semnalat faptul că afacerea dezavantajează statul român.

Un munte de pierderi și datorii Din 1997 până în 1999, societatea mixtă a lucrat în pierdere. Era un rezultat negativ planificat, fiind vorba de o perioadă de reorganizare și investiții. În 1999, pierderea se ridicase la 4.461.044,4 de dolari. Situația s-a inversat, apoi, și timp de cinci ani s-au obținut beneficii. Profitul brut a crescut continuu: - anul 2000 - 1.231.437,9 de dolari;- 2001 - 2.380.515,14 de dolari;- 2002 - 2.873.017,55 de dolari;- 2003 - 7.403.744,06 de dolari;- 2004 - 9.843.445,98 de dolari. Începând din 2005, în ciuda creșterii cifrei de afaceri, a productivității, a numărului și tonajului navelor livrate, rezultatele economico - financiare s-au înrăutățit cu fiecare an. Compania a început să lucreze în pagubă, pierderea brută crescând până la nivelul record din 2014, după cum urmează: - anul 2005 - 23.035.200,26 dolari;- 2006 - 12.772.400,85 dolari;- 2007 - 31.000.000 de dolari;- 2008 -151.821.812 dolari;- 2009 -144.320.822 dolari;- 2010 - 43.736.302 dolari;- 2011 - 21.797.567 dolari;- 2012 - 66.115.357 dolari;- 2013 - 32.474.313 dolari;- 2014 - 191.512.869 dolari.

Practic, în 13 din cei 18 ani de existență, Daewoo - Mangalia a lucrat în pierdere. Cu alte cuvinte, zecile de nave construite în toți acești ani au adus doar pagube, compania cheltuind mai mult pentru producerea lor decât a încasat. Cel puțin asta reiese din raportările financiare ale companiei, postate pe site-ul Ministerului Finanțelor Publice.

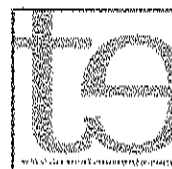
Pierderile cumulate în perioada 2005 - 2014 au depășit cu mult capitalul subscris și vărsat al companiei, care este de 30.614.832 lei (7.578.866 dolari) și activele imobilizate 1.054.729.977 lei (261.104.091 dolari).

Mai grav este că unitatea este îndatorată până peste cap la băncile sud-coreene și românești. Datoria totală a urcat în 2014 la 4.298.970.786 lei (1.064.233.391 dolari). „Tot șantierul este girat la bănci: clădiri, macarale, utilaje. Compania nu mai are ce gira” - afirmă Marin Florian, președintele Federației „Navalistul”.

Se pune întrebarea: va putea compania să returneze împrumuturile, având în vedere că produce în pierdere? Nu se va trezi cu executorii la poartă?

Miracol sau sfidare? Pare un miracol sau o sfidare a tuturor legilor economiei de nișă faptul că Daewoo - Mangalia nu a dat faliment până acum, că produce și primește comenzi, că obține împrumuturi.





Dar nu are nimic miraculos faptul că statul român doarme în cizme și nu își întreabă asociatul sud-coreean: „Unde este profitul așteptat? Unde sunt veniturile din impozitul pe profit, din impozitele și contribuțiile pe salarii, din TVA, pe care ar fi trebuit să le obțin? Unde este industria pe orizontală care ar fi trebuit să crească în jurul companiei mixte?”⁴

2. „În 13 din cei 18 ani de existență, compania româno - sud coreeană (DMHI) a lucrat în pierdere. Altfel spus, zecile de nave construite în toți acești ani i-au adus doar pagube.

Pierderile cumulate în perioada 2005 - 2014 au depășit cu mult capitalul subscris și vărsat al companiei și valoarea activelor imobilizate. Pe altă parte, gradul de îndatorare la băncile sud-coreene și românești este uriaș: 4.298.970.786 lei (1.064.233.391 dolari), în 2014.

Rațiunea de a fi a oricărei companii capitaliste este să facă profit. Totul - investițiile, organizarea, activitățile, producția și vânzările - există doar cu un singur scop: obținerea profitului. Daewoo - Mangalia pare să se abată de la spiritul capitalismului.

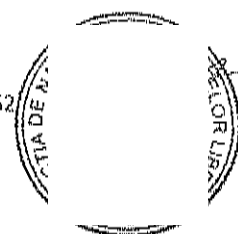
În cei 18 ani de existență, la cârma companiei s-au perindat numeroși conducători numiți de partea sud-coreeană și cea română, dar singurul efect al schimbărilor a fost creșterea pierderilor și al gradului de îndatorare.

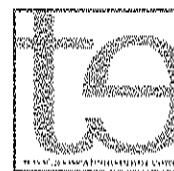
Cu mici excepții, guvernanții noștri nu și-au făcut griji de pierderile înregistrate de statul român la Daewoo - Mangalia. Pe de altă parte, acționarul majoritar sud-coreean nu poate fi suspectat că l-ar afecta situația companiei. Dimpotrivă.

Contractul de joint-venture a fost conceput astfel încât partea sud-coreeană să câștige indiferent dacă Daewoo - Mangalia iese în pierdere. Pe data de 28 iulie 2008, Constantin Horez, directorul general de la acea vreme al Șantierului Naval „2 Mai” (acționarul minoritar al Daewoo - Mangalia), declara, pentru „Cuget Liber”:

„Am descoperit că există un contract de co-building, în care DSME (acționarul majoritar - n.n.) își asumă responsabilități (la contractarea unei nave - n.n.), pentru care primește un comision important, de la început. Există o societate care este tot a lui DSME, care se numește DSE Company. Ea asigură proiectarea și aprovizionarea cu echipamentele și sub-ansamblele necesare navei. Vrem să studiem acest tip de contract, pe care nu l-am văzut până acum, să aflăm în ce constă și care sunt comisioanele companiilor coreene, pentru că furnitura de echipamente și proiectarea ajung la aproape 70% din prețul navei. Iar comisioanele sunt ca atare. Sigur că faci

⁴ <http://www.cugetliber.ro/stiri-economie-cat-pierde-statul-roman-din-afacerea-daewoo-mangalia-l-263262>





pagubă. După ce ai dat comisioane de angajament financiar pentru contractul de navă, pentru aprovizionare și proiectare, nu-ți mai ajung banii.”

La rândul său, Marin Florian, președintele Federației „Navalistul”, a declarat pe data de 24 iulie 2015, pentru „Cuget Liber”: „Din cifra de afaceri a Daewoo - Mangalia, 12% sunt comisioanele DSME. Contractul care s-a semnat la constituirea societății prevede: un comision de management, un comision de proiectare și plata specialiștilor sud-coreeni de la Daewoo - Mangalia. Din Coreea se importă totul: tablă navală, motoare, echipamente, chiar și nisipul pentru sablare. Cu ce prețuri se aduc? A analizat partea română cât o costă în plus pe Daewoo - Mangalia aprovizionarea din Coreea?”

Din aceste mărturii reiese că cea mai mare parte a veniturilor obținute din producția Daewoo - Mangalia pleacă în Coreea sub diferite forme: comisioane de tot felul, plăți pentru proiecte, dobânzi bancare, tablă navală, motoare, echipamente și nisip. După ce se trage linie, la sfârșit de an, cu ce rămâne compania româno-sud coreeană? Cu pierderi și datorii tot mai mari.

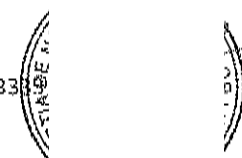
Din România, se consumă doar produse cu valoare adăugată foarte mică -- apă și curent electric - plus forță de muncă. Ce diferență este între șantierul naval Daewoo - Mangalia și un atelier de croitorie care produce confecții în lohn? Niciuna.”⁵

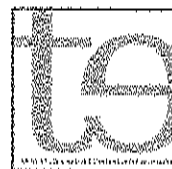
3. “La înființare, la 14 februarie 1997, Daewoo - Mangalia avea 3.400 de angajați, preluați de la Șantierul Naval „2 Mai” Mangalia (acționarul minoritar). Acționarul majoritar, concernul Daewoo, se angajase să facă din DMHI șantierul naval „number one” al Europei și să sporească numărul locurilor de muncă. O vreme s-a părut că promisiunea va fi respectată. Numărul angajaților proprii a crescut la 3.929, în 2009, apoi a început să scadă continuu, până la 2.574, în 2014. În schimb, a crescut numărul locurilor de muncă mult mai prost plătite de la așa-ziii subcontractori. În prezent, aceștia îi furnizează companiei Daewoo - Mangalia mai mult de 5.400 de lucrători.

Sistemul de lucru cu furnizorii de forță de muncă s-ar fi extins și mai mult în dauna propriilor locuri de muncă, dacă nu s-ar fi opus sindicatul.

Cum funcționează colaborarea cu așa-ziii subcontractori? „Daewoo - Mangalia asigură totul: materiale, echipamente, scule, dispozitive de lucru, iar firmele respective vin doar cu forța de muncă” - afirmă Marin Florian, președintele Federației „Navalistul”.

⁵ <http://www.cugetliber.ro/stiri-economie-cat-pierde-statul-roman-din-afacerea-daewoo-mangalia-ii-2633>





Deși muncese cot la cot cu angajații Daewoo - Mangalia, lucrătorii subcontractorilor câștigă mult mai puțin decât ei.

„Unii dintre muncitorii subcontractorilor sunt plătiți cu salariul minim pe economie; iau 700 de lei în mână. Uneori sunt trași pe sfoară. 30 de muncitori au fost înșelați de un subcontractor bulgar, care nu le-a dat niciun ban pentru munca depusă la Daewoo - Mangalia. Oamenii l-au părăsit și s-au dus la un subcontractor român, dar au pățit același lucru. În final, au ajuns la un subcontractor coreean” - relatează liderul de sindicat.

Am în față o sesizare din data de 16 iulie 2015, adresată Inspectoratului Teritorial de Muncă, care ilustrează cum își tratează lucrătorii mulți dintre subcontractorii Daewoo - Mangalia.

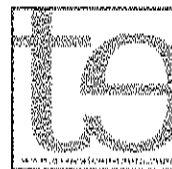
Un grup de opt salariați ai societății Nova Spot SRL reclamă următoarele: „Salarizarea parțială a orelor efectuate, inclusiv a orelor de noapte pentru luna iunie 2015; neasigurarea materialelor igienico-sanitare; neasigurarea alimentației de protecție; neasigurarea apei minerale conform OG 99/2000 (în cursul lunilor iunie și iulie au fost înregistrate temperaturi extreme); nu s-a eliberat fluturaș salarial, deși s-a solicitat de mai multe ori; deși numărul de salariați este mai mare de 21, nu există un contract colectiv de muncă la nivel de unitate. Solicităm un contract de muncă. Solicităm ca inspectorii de muncă să ne contacteze la locurile de muncă.” Sesizarea este semnată de Marin Borza, Stelian Tofană, Relu Chirea, Cristian Stelian Stan, Claudiu Mario Bugeanu, Viorel Mortu, Laurențiu Pascale și George Flueraru.

Unde se duce profitul DMHI? De loc surprinzător este că, în timp ce compania Daewoo - Mangalia înregistrează pierderi din ce în ce mai mari, subcontractorii ei fac profit. Iată, Nova Spot SRL, despre care se vorbește în sesizare, din 2009 până în 2014 a fost numai pe profit. Anul trecut a obținut un excedent brut de 132.231 lei.

Interesant este mai ales cazul societății Daewoo Mangalia Human Resources Management SRL (DMHRM), la care Daewoo - Mangalia este asociat unic, și al cărei rol este, în esență, acela de a-i furniza firmei mamă forță de muncă ieftină. Respectiva societate a fost înființată pentru a contracara presiunile salariale venite din partea sindicatului. În intervalul 2009 - 2014, numărul lucrătorilor angajați la DMHRM a crescut de la 430 la 1.047, iar cu excepția anilor 2010 și 2012, firma a fost pe profit. Spre exemplu, în 2013 a obținut un profit brut de 199.035 lei, iar în 2014, de 2.224.530 lei. Mai trebuie remarcat faptul că, activele imobilizate ale acesteia sunt de numai... 52.515 lei.

Din aceste exemple reiese că mecanismul economic este următorul: Daewoo - Mangalia cheltuiește pentru asigurarea locurilor de muncă, acumulând pierderi și subcontractorii - furnizori de forță de muncă ieftină fac profit. Faină socoteală!





De loc surprinzător este faptul că unii dintre cei ce aveau obligația să apere interesele statului român în Daewoo - Mangalia, în calitate de vicepreședinți ai companiei, și-au înființat firme subcontractoare.

De aceea, nu trebuie să ne mai mirăm că afacerea Daewoo - Mangalia a înșelat așteptările statului român”

4. *“Cine sunt cei ce câștigă din afacerea Daewoo - Mangalia? Furnizorii din Extremul Orient, băncile sud-coreene, subcontractorii români și străini. În schimb, compania DMHI și statul român, în calitate de acționar minoritar, sunt abonați la pierderi.*

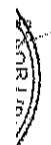
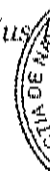
Astăzi vom discuta mai mult despre sistemul de lucru cu subcontractorii. După cum am arătat, compania avea în 2014 un număr de 2.574 angajați proprii, iar subcontractorii îi furnizau alți 5.400 de lucrători. Numărul firmelor subcontractoare și ale sub-subcontractorilor ajunsese la 71, la data de 31 mai 2014, iar printre administratorii lor figurează foști vicepreședinți ai DMHI, adică oameni care au reprezentat interesele statului român în compania mixtă, și cetățeni sud-coreeni.

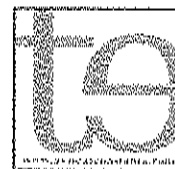
Ancheta declanșată de Direcția de Investigare a Infrațiunilor de Criminalitate și Terorism la o serie dintre aceste firme a pus în evidență faptul că în jurul companiei româno-sud-coreene s-a dezvoltat un sistem infracțional. Un grup constituit din cetățeni români și sud-coreeni contractau lucrări de la DMHI pe care, apoi, le subcontractau unor firme fantomă. Astfel era evitată plata taxelor și impozitelor către stat, iar banii obținuți din contractele cu DMHI erau „albiți” și ajungeau la capii afacerii.

Descoperirea DIICOT este doar vârful icebergului. Fenomenul este mai amplu și mai profund.

„De-a lungul anilor, în șantierul naval s-au acumulat numeroase nemulțumiri în legătură cu sistemul de lucru cu subcontractorii. Am primit numeroase sesizări din partea membrilor noștri de sindicat. Unii s-au plâns că sunt puși de șefii lor să muncească în contul subcontractorilor, alții că le-au fost aduși în formațiile de lucru muncitori ai subcontractorilor și că trebuie să împartă banii cu ei. În companie circulă tot felul de zvonuri că unii dintre managerii și șefii de compartimente și-au deschis firme pe numele copiilor sau soțiilor, care au subcontractat lucrări de la DMHI și pe care le favorizează. Chiar și între subcontractori sunt nemulțumiri. Recent, patronul uneia dintre societăți a venit la sindicat să reclame că, pentru aceeași muncă, firma sa primește un tarif de două ori mai mic decât un alt subcontractor.

Sindicatul nu are nici competența, nici puterea să facă anchete administrative și investigații polițienești. De fiecare dată, când ni s-au semnalat astfel de probleme, le-am adus





conducerii sud-coreene și românești. Mai mult de atât nu putem face. Este obligația administrației companiei și a conducerii executive să facă ordine în sistemul de lucru cu subcontractorii, să nu existe situații de incompatibilitate, să urmărească cum sunt distribuite lucrările și dacă sunt executate conform contractului” - a declarat, pentru cotidianul „Cuget Liber”, Marin Florian, președintele Federației „Navalistul”.

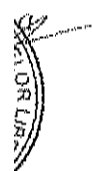
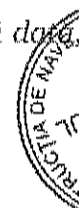
Dat fiind suspiciunile de incompatibilitate, favoritisme, corupție, evaziune fiscală și spălare de bani, statul român, în calitate de acționar minoritar, ar trebui să solicite o anchetă aprofundată la DMHI, privind sistemul de lucru cu subcontractorii.

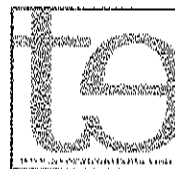
În legătură cu acest subiect, pe data de 19 martie 2008, Constantin Horez, la acea vreme director general al SN „2 Mai” (acționarul minoritar al DMHI în numele statului român), își exprima suspiciunile privind pierderile pe care le înregistra „Daewoo-Mangalia”, legându-le de faptul că societatea mixtă româno-coreeană trimitea sute de muncitori pe an în Coreea, la o așa-zisă specializare, în baza unui act adițional la contractul lor individual de muncă.

În problema pregătirii forței de muncă în Coreea, conducerea SN „2 Mai” nu a fost consultată niciodată, afirmase Horez. „Am aflat din zvonuri că se întâmplă acest lucru, dar documente despre acțiune și despre angajarea ei nu am primit niciodată. Acum patru ani a fost o plângere a sindicatului din «Daewoo-Mangalia», care a ajuns la președintele țării. Ea a fost transmisă Ministerului Muncii care a dispus o anchetă. Inspectorii au făcut investigația la «Daewoo-Mangalia», dar ne-au ocolit pe noi. Am văzut concluziile. S-au găsit niște nereguli, dar pe alături de subiectul propriu-zis, fără să se spună dacă e vorba de școlarizare sau de altceva” - declarase directorul general al SN „2 Mai”, pentru cotidianul „Cuget Liber”.

La acea vreme, scandalul a fost mare. Circa 250 de angajați și foști angajați ai Daewoo-Mangalia, care au fost trimiși în Coreea, au depus declarații la sindicatul societății, unele fiind date în fața notarului. În ele se susținea același lucru: așa-zisa lor perfecționare în Coreea a fost muncă sadea.

Muncitorul Dragoș Țațu a plătit cu pierderea locului de muncă îndrăzneala de a lua atitudine față de așa-zisa specializare profesională. Pentru a fi reîncadrat, a pornit un război în justiție împotriva DMHI. A câștigat în primă instanță, dar a pierdut la apel. De această dată, reușit să-l învingă pe Goliat.





Ecourile scandalului ajunseseră până la vârful statului român, dar nimeni nu a vrut să facă lumină în această afacere, să constate dacă a existat, cu adevărat, un export de forță de muncă pe banii DMHI și cu cât a fost păgubită compania”⁶

5. *“Trebuie să știți, stimați cititori, că, de-a lungul timpului, nu i-am slăbit cu întrebările pe reprezentanții statului român în companie, cerându-le explicații pentru dezastrul economico - financiar, dar de fiecare dată au arătat cu degetul spre alți factori, niciodată spre sistemul de management. Printre vinovații de serviciu figurau: sindicatul (care apăra drepturile angajaților), migrația forței de muncă, ciclul lung de fabricare a navelor, evoluția prețurilor oțelului, petrolului și ale utilităților, cursul valutar, criza economică și câte și mai câte.*

Cu toată bunăvoința, n-am putut să le dau dreptate. Impactul factorilor invocați de respectivii conducători nu poate fi negat, dar este exagerat. Evoluția celorlalte șantiere navale din România, care funcționează în același context economic național și internațional, îi contrazice în mare măsură. Iată. În timp ce Daewoo - Mangalia a înregistrat o pierdere brută record, de 706.069.648 lei (191.512.869 dolari), în 2014, celelalte șantiere navale au încheiat anul cu următorul profit:

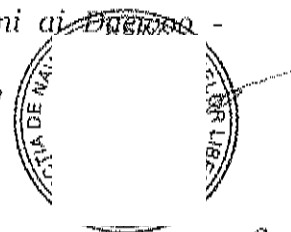
- Șantierul Naval Damen Galați - 38.974.720 lei; - Shipyard A.T.G. Giurgiu - 15.924.050;- Vard Brăila SA (fostă STX OSV Brăila) - 9.723.038 lei;- Șantierul Naval Constanța - 8.846.104 lei;- Șantierul Naval Orșova - 4.736.826 lei;- Severnav - 140.651 lei.

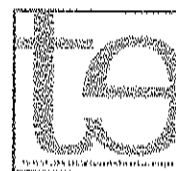
Este drept, Vard SA Tulcea (fostă STX RO Tulcea) a raportat o pierdere de 21.972.129 lei, dar, spre deosebire de DMHI, a fost pe profit în anii 2011, 2012 și 2013. Fiecare dintre șantierele navale a avut și ani mai grei, cu rezultate negative, dar Daewoo - Mangalia produce în pierdere din 2005, neîntrerupt.

Pentru această spirală a pierderilor explicația trebuie căutată, în primul rând, în sistemul de administrare și management al companiei, în politica dusă de acționarul majoritar Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME) în șantierul naval din Mangalia, și în nepăsarea statului român, care nu-și apără interesele, în calitate de acționar minoritar.

În legătură cu sistemul de administrare și cu poziția reprezentanților statului român, voi aminti următorul episod din timpul crizei economice. În data de 29 septembrie 2009, Mihai Claudiu Tusac, primarul municipiului Mangalia, la acea vreme, a dat publicității un comunicat prin care își exprima nemulțumirea că administratorii români și sud coreeni ai Daewoo -

⁶ <http://www.cugetliber.ro/stiri-economie-cat-pierde-statul-roman-din-afacerea-daewoo-mangalia-iv-263607>





Mangalia au decis să concedieze 261 de lucrători români, în loc să remunțe la muncitorii străini. „Este regretabil faptul că în ședința CA din 18 septembrie 2009, reprezentanții părții române au votat prima tranșă de disponibilizări din rândul muncitorilor români, contrar intereselor acestora, act ce poate fi perceput ca o trădare a intereselor tuturor salariaților” - se spunea în finalul comunicatului de presă.

Ajutor, ne este greu! Deși statul român are numai de pierdut la Daewoo - Mangalia, partea sud coreeană s-a lamentat mai tot timpul că îi este greu și i-a cerut ajutorul. Pe vremea Guvernului Tăriceanu, în timpul crizei de lucrători calificați, i-a solicitat ministrului Muncii, Paul Păcuraru, sprijin în acoperirea deficitului de forță de muncă.

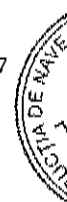
Pe data de 10 august 2009, când Traian Băsescu, președintele de atunci al României, a vizitat șantierele navale românești de la Marea Neagră, conducerea DMHI s-a plâns că dispune de comenzi de nave, dar nu are bani să le construiască.

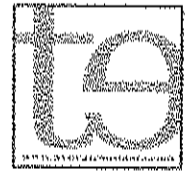
Pe data de 3 mai 2010, Adrian Videanu, ministrul Economiei, a semnat protocolul de colaborare între Guvernul României, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Șantierul Naval „2 Mai” SA și Daewoo-Mangalia Heavy Industries, al cărui scop era promovarea comună a unui pachet de sprijin pentru DMHI, în vederea relansării producției de nave. DMHI urma să fie recapitalizată printr-o infuzie financiară, de către partea coreeană (DSME), și printr-un aport de capital social, respectiv terenul aflat în proprietatea Șantierului Naval „2 Mai”. În paralel, DMHI urma să întreprindă demersurile necesare pentru a beneficia de o garanție de stat acordată de Eximbank, în scopul obținerii de credite de la bănci co-merciale. La rândul său, DSME acordase garanții pentru o facilitare de finanțare în valoare de 60 de milioane de dolari. Prevederile protocolului n-au fost duse la bun sfârșit, dar nu din vina statului român”⁷

6. *“Responsabilitatea cea mai mare îi revine acționarului majoritar, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Compania din Mangalia a urmat drumul pe care acesta i l-a trasat, drum care a dus-o în prăpastia financiară.*

O mare parte din vină îi revine statului român. În calitate de partener, de acționar minoritar, nu a determinat DSME să își respecte obligațiile asumate prin contractul de asociere. Dimpotrivă, s-a străduit să transforme funcțiile de reprezentare a intereselor sale în Daewoo - Mangalia în sinecuri.

⁷ <http://www.cugetliber.ro/stiri-economie-cat-pierde-statul-roman-din-afacerea-daewoo-mangalia-v-263697>





Cei numiți în consiliul de administrație sau în funcția de vicepreședinte au fost desemnați pe baza algoritmului politic. N-am auzit ca vreunul dintre ei să ia atitudine față de deciziile sud-coreenilor sau să fie tras la răspundere pentru modul în care și-a îndeplinit mandatul.

Din informațiile pe care le deținem a existat o singură tentativă din partea statului român de a pune lucrurile la punct. În luna iulie 2008, reprezentanții acționarului majoritar s-au întâlnit cu conducerea Autorității pentru Valorificarea Activelor Statului (AVAS) pentru a discuta situația gravă a companiei. La masa tratativelor, sud-coreenii au venit cu ideea de a face o infuzie de capital de 100 de milioane de dolari la Daewoo - Mangalia, solicitând ca, în schimb, statul român să cedeze un pachet de 25% de acțiuni și dreptul de proprietate asupra terenului pe care este amplasat șantierul naval. Evident, AVAS a refuzat propunerea, întrucât statul român pierdea fără să primească nimic în schimb. La finalul discuțiilor, sud-coreenii au primit un răgaz de o lună să prezinte un program de redresare a activității societății. „În cazul în care nu vor lua măsurile necesare, instituțiile statului își rezervă dreptul de a acționa în consecință” - atenționa AVAS, printr-un comunicat.

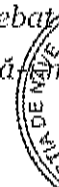
Instituția statului român n-a primit nici până în ziua de astăzi planul de redresare solicitat, iar amenințarea ei a rămas vorbă în vânt.

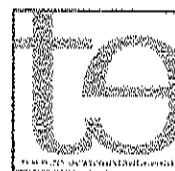
Pe data de 28 iulie 2008, Constantin Horez, directorul general al Șantierului Naval „2 Mai” (acționarul minoritar în numele statului, la Daewoo - Mangalia), declara pentru cotidianul „Cuget Liber”: „Noi le-am spus (reprezentanților acționarului majoritar sud-coreean - n.n.) că nu venim cu bani, căci am pus o mândrețe de șantier, iar managementul este al vostru. Veniți și cumpărați! Asta a fost propunerea noastră. Le-am propus să cumpere partea noastră, cu evaluare, așa cum serie la carte. Contractul de societate prevede că acțiunile trebuie oferite mai întâi partenerului. AVAS le-a mai cerut tot felul de documente și precizări pentru discuție. Iar ei nu s-au pronunțat.”

Vânzarea pachetului de 49% din acțiunile companiei și a celor 80 ha de teren pe care se întinde șantierul naval este singura soluție convenabilă pentru statul român, soluție pe care sud-coreenii au ignorat-o.

Situația critică în care a ajuns Daewoo - Mangalia îi preocupă nu doar pe cei 2.574 angajați ai companiei, pe cei 5.400 de lucrători ai firmelor sub-contractoare și sub-subcontractoare și pe cele circa 8.000 de familii ale acestora. Îngrijorată este întreaga suflare din municipiul Mangalia, căci viața economico-socială a orașului depinde într-o foarte mare măsură de evoluția șantierului naval.

„Oamenii trăiesc cu frica zilei de mâine, în incertitudine. În fiecare zi sunt întrebați noștri de sindicat: «Ce credeți, va da faliment șantierul?» Ce răspuns să le dau? Să...





va fi bine sau să le spun că, dacă nu se acționează rapid și eficient, vor veni peste noi creditorii să vândă halele, platformele, macaralele și utilajele cu care s-au garantat împrumuturile? Din păcate, redresarea șantierului nu depinde de sindicat. Administrația și managerii sunt cei care trebuie să răspundă la întrebările și neliniștile oamenilor” - a declarat, pentru cotidianul „Cuget Liber”, Marin Florian, președintele Federației „Navalistul”

Avand in vedere toate informatiile prezentate in cuprinsul prezentului denunt, va solicitam sa depuneti toate eforturile si sa luati toate masurile legale ce se impun in vederea identificarii si tragerii la raspundere a tuturor persoanelor responsabile de prejudiciul creat societatii DMHI, si implicit statului roman, prin diminuarea profitului si cresterea pierderilor prin management defectuos, atat din partea coreeana, dar mai ales din cea romana (vice-presedinti, membri ai consiliului de administratie, de la infiintare si pana in prezent).

Federatia "Nav:

Prin presedinte

