

*Dezinformarea opiniei publice cu privire la tarifele  
practice in Portul Constanta si atac direct impotriva operatorilor portuari  
si a unui act normativ promovat pentru a proteja interesul general al  
Statului, in articolul publicat de Rise Project*

**Constanța, 18 ianuarie 2017**

Portul Constanța nu pierde nimic din chirii. Este cea mai mare denaturare a realității. Portul câștigă exclusiv din sau în legătură cu activitatea operatorilor portuari. Astfel, veniturile Companiei Naționale se compun din taxe, tarife, permise etc. Chiriile sunt doar o mică parte a acestora.

Odată cu privatizarea, în patrimoniul societăților din Portul Constanța au intrat active. La nivelul Portului Constanța societățile privatizate au făcut în ultimii 27 de ani investiții de sute de milioane de euro. Nimeni nu a beneficiat de niciun fel de gratuitate. Operatorii care au supraviețuit până astăzi și care continuă să desfășoare activitate portuară sunt doar cei care au făcut investiții majore în terminalele pe care le operează. Mai mult decât atât, Compania Națională nu a investit nici măcar în infrastructura ce îi aparține. Deci, afirmația potrivit căreia operatorii nu plătesc chirie și beneficiază de tarife preferențiale este inadmisibilă. Mai mult, Statul Român trebuie să rezolve o problemă legată de proprietate între Compania Națională, care este tot o societate (administrează domeniu public) și active de sute de milioane/miliarde de euro care reprezintă proprietatea PRIVATĂ a operatorilor. Legea a fost adoptată TOCMAI pentru a rezolva acest aspect!

Compania națională nu are niciun fel de activitate de operare portuară. Este exclusiv un beneficiar al infrastructurii domeniu public al Statului, un bun al întregii Națiuni Române (plastic spus, s-a comportat ca un vechil care dijmuește afacerile operatorilor portuari). Operatorii privați sunt singurii care aduc marfă în port. Traficul de marfă în port este singura sursă de câștig, inclusiv pentru Compania Națională și Statul Român în Portul Constanta. Să scoți din context doar componenta numită chirie, este deopotrivă tendențios și denaturează adevărul. Trafic în Portul Constanța nu se face cu ajutorul Companiei naționale sau a Statului Român. Aceștia nu au făcut niciun demers pentru atragerea traficului de mărfuri în ultimii 27 de ani. Dimpotrivă, în pofida tuturor opreliștilor născute din delăsarea și lipsa de reacție a nenumăratelor guverne și conduceri ale Companiei naționale, exclusiv prin eforturi proprii, operatorii portuari au reușit atragerea în continuare a traficului de mărfuri în Portul Constanța.

De cateva luni, la conducerea companiei se afla Dan Nicolae Tivilichi care are o conduita total opusa fata de fosta echipa manageriala, si intelegand mecanismele comerciale, economice si strategice a reusit intr-un termen scurt sa initieze un dialog eficient cu mediul de afaceri si intreaga comunitate portuara.

Din pacate, in ultimii 26 de ani, aceste investitii au fost intarziate sau amanate in mod constant chiar prin concursul reprezentantilor FONDULUI PROPRIETATEA (adica Franklin Templeton), in calitate sa actionar al administratiei portuare, acesta opunandu-se normalitatii comerciale si interesului statului, prin urmarirea unor interese personale si obtinere de profit in detrimentul investitiilor.

Astfel, sesizam rezultate inacceptabile ale indeplinirii programului de reparatii si investitii a infrastructurii portuare, in contextul distribuirii de dividende (cu titlu de exemplu, in primele 9 luni ale

anului 2016, programul de reparatii a fost realizat in procent de 12,29%, iar cel de investitii in procent de 36,71%, in timp ce in anul 2015, programul de reparatii a fost realizat in procent de 38,22% si in anul 2014, in procent de 43,26).

Nu trebuie paralizată activitatea operatorilor economici din port pentru îmbogățirea acționarului Fondul Proprietatea și, mai ales, a administratorului acestuia Franklin Templeton. **Singura justificare** a materialului RISE Project este apărarea intereselor Franklin Templeton, în dauna intereselor publice, generale și mai ales în dauna Statului Roman.

În procesul de adoptare a noului cadru legal au fost consultați toți actorii importanți ce desfășoară activități în legătură cu transportul naval. Aceștia au agreat necesitatea adoptării acestei legi care nu se refera doar la Portul Constanta, ci la întreaga infrastructura de transport naval a tarii. Fondul Proprietatea este singura entitate care contestă legea, unicul scop al acesteia fiind să se îndestuleze din averea Statului Român, doar pentru a genera bonusuri administratorului de fond, fără niciun fel de interes pentru dezvoltarea statului.

Pe scurt, scopul și obiectivele O.G. 22/1999, pe care noi o susținem, sunt următoarele:

- 1) Rezolvarea, după 27 de ani, a unor erori grave legate de problema proprietății publice (a Statului) și private (a operatorilor), pentru evitarea plății unor despăgubiri colosale de către Statul Român și pentru dezvoltarea Portului.
- 2) Principalul scop al acestei legi este reprezentat de asigurarea întreținerii și dezvoltării infrastructurii de transport naval, respectiv investirea unei proporții de 75% din toate fondurile obținute de către Compania națională în acest scop.
- 3) Modernizarea și clarificarea cadrului legislativ în ceea ce privește definirea și organizarea activității de transport naval, a administrațiilor și a obligațiilor ce revin acestora în calitate de beneficiari ai concesiunii unor bunuri în valoare de mai multe miliarde de euro, aflate în proprietatea publică a Națiunii Române.
- 4) Realizarea unui organism în subordinea Consiliului Concurenței care să analizeze tarife, chirii etc., cu scopul limitării abuzurilor de poziție dominantă din partea Companiei naționale. Acesta va veghea la asigurarea transparenței și limitarea abuzurilor politice săvârșite în ultimii ani de zile în ce privește Compania națională.
- 5) Profesionalizarea membrilor organelor de conducere prin clarificarea criteriilor de specializare, pentru limitarea abuzurilor politice.
- 6) Clarificarea cadrului normativ aplicabil contractelor de subconcesiune și închiriere.
- 7) Implementarea normelor europene privind piața serviciilor de transport naval care, după negocieri purtate la nivelul tuturor instituțiilor Uniunii Europene de mai bine de 10 ani, au fost adoptate de către Parlamentul European în luna decembrie 2016 și care urmează să intre în vigoare în zilele următoare.

Astfel, materialul publicat de Rise Project cuprinde date nereale, dovedind totodata rea - intentie si o profunda lipsa de cunoastere a domeniului naval, scopul fiind tergiversarea implementarii acestui act normativ benefic Statului Roman si operatorilor portuari, dar contestat de Franklin Templeton.



În concluzie, este inacceptabil ca prin acuzații nefundamentate să se dezinformeze opinia publică și să se anuleze astfel eforturile depuse în ultimul an, pentru crearea unui cadru legal modern, menit să asigure dezvoltarea infrastructurii de transport naval și care să fie în linie cu normele europene în materie de activitate de transport naval.

**Organizația Patronală CONSTANTA PORT BUSINESS ASSOCIATION**



**FEDERATIA NATIONALA A SINDICATELOR PORTUARE**

