

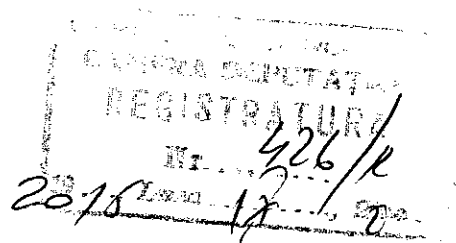


PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru transporturi și infrastructură

București, 02.09.2015

Nr.4c-26/155/2015

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL
Nr. 2/4938/02.09.2015



Parlamentul României
CAMERA DEPUTAȚILOR
BIROUL PERMANENT
Nr. 1089 din 03.09.2015

BIROUL PERMANENT
AL CAMEREI DEPUTAȚILOR



85 RA
TE

Conform art.7 alin.(1) din Hotărârea Camerei Deputaților nr.39 din 29 aprilie 2015, vă înaintăm, alăturat, *Raportul privind ancheta asupra activității Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime – S.A. Constanța.*

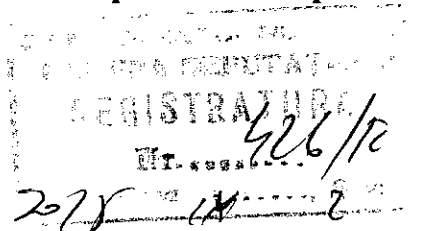
PREȘEDINTE

MIHAIL LUPU





PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru transporturi și infrastructură



București, 02.09.2015
Nr.4c-26/155/2015

R A P O R T
privind ancheta asupra activității Companiei Naționale
Administrația Porturilor Maritime – S.A. Constanța

În conformitate cu prevederile art.71, art.73 alin.(2) și art.79 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, Camera Deputaților a adoptat Hotărârea nr.39 din 29 aprilie 2015, prin care se încuviințează efectuarea de către Comisia pentru transporturi și infrastructură, în componența sa permanentă, a unei anchete privind activitatea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța.

Potrivit art.1 din HCD nr.39/2015, Comisiei i s-au stabilit următoarele obiective și scopuri în ceea ce privește ancheta:

Obiective:

- a) analizarea modalității de închiriere a terenurilor de pe platforma portuară și a încheierii clauzelor de performanță de către C.N. A.P.M. S.A. Constanța cu operatorii portuari;
- b) verificarea modului stabilirii taxelor de închiriere a domeniului portuar, precum și prețul utilităților de către C.N. A.P.M. S.A. Constanța;
- c) verificarea executării lucrărilor de mentenanță și/sau îmbunătățire a infrastructurii domeniului portuar, respectiv asigurarea facilității contractuale pentru agenții economici care operează în Portul Constanța;

d) analizarea viziunii de ansamblu referitoare la potențialul de dezvoltare a Portului Constanța, prin întocmirea unui Master Plan astfel încât acesta să reflecte o strategie pe termen scurt, mediu și lung orientată spre necesitățile reale ale pieței;

e) verificarea legalității modului în care au fost încheiate contractele de închiriere a infrastructurii de transport naval conform prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr.1286/2012 pentru aprobarea Regulamentului privind închirierea infrastructurii de transport naval care aparține domeniului public al statului și este concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare;

f) verificarea și analizarea neîncheierii contractelor de subconcesiune, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr.54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică și a Ordonanței Guvernului nr.22/2006 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare.

Scopuri:

a) analiza legalității încheierii contractelor de închiriere și subconcesionare, a clauzelor de performanță, precum și a respectării legislației în vigoare;

b) investigarea responsabilităților la nivel instituțional în relația contractuală cu Compania Națională Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța și a cauzelor care au condus la situația actuală în Portul Constanța;

c) evaluarea cadrului legislativ existent și elaborarea unor propuneri de îmbunătățire a acestuia.

Pentru aducerea la îndeplinire a Hotărârii Camerei Deputaților mai sus menționată, au fost solicitate C.N. A.P.M. S.A. Constanța documente și informații privind înființarea și funcționarea acestei companii, modificările de capital și ale obiectului de activitate, contractele-cadru pentru utilizarea infrastructurii portuare, inventarul întregului patrimoniu, contractele de închiriere, subconcesiune sau asociere

încheiate de C.N. A.P.M. S.A. Constanța cu operatori economici pentru utilizarea infrastructurii portuare, cât și pentru utilizarea terenurilor pentru alte activități conexe, actele adiționale și clauzele de performanță, contractele de furnizare a serviciilor de utilități publice (respectiv energie electrică, gaze naturale, apă, salubritate și altele), cuantumul debitelor operatorilor economici care au contracte cu C.N. A.P.M. S.A. Constanța, realizarea execuției bugetare privind investițiile cu finanțare bugetară, fonduri europene sau participarea acționarilor, precum și cheltuielile efectuate pentru întreținerea și reabilitarea infrastructurii portuare și modul de repartizare al profitului.

De asemenea, au fost solicitate Rapoartele Corpului de Control din cadrul Ministerului Transporturilor și ale Curții de Conturi a României, în ce privește verificarea activității acestei companii în ultimii 5 ani, documente ale Direcției pentru Impozite și Taxe Constanța, în ce privește cuantumul sumelor virate de operatorii economici la bugetul local reprezentând impozite și taxe, precum și de la furnizorii de utilități (energie electrică, gaze naturale, apă, salubritate), în ce privește contractele companiei cu aceștia.

În afara acestei documentații, pentru abordarea cu competență a obiectivelor anchetei, a fost pusă la dispoziția membrilor comisiei legislația aplicabilă în materie.

Pentru îndeplinirea obiectivelor și scopurilor propuse, conform art.5 din HCD nr.39/2015, membrii comisiei au desfășurat ședințe de audieri, în zilele de 28 și 29 mai a.c., la sediul C.N. A.P.M. S.A. Constanța, la care au fost audiați membrii conducerii companiei.

De asemenea, au avut loc audieri cu reprezentanții Organizației Patronale "Operatorul Portuar" Constanța.

Constantările, concluziile și propunerile Comisiei, redactate de raportorii desemnați prin vot majoritar, prin prisma obiectivelor și scopurilor stabilite de Plenul Camerei Deputaților prin HCD nr.39/2015, privesc:

1. Analizarea și verificarea contractelor de închiriere sau altă formă de colaborare pentru utilizarea infrastructurii portuare în ce privește condițiile de închiriere sau utilizare, modul de obținere, clauzele contractuale și justificarea lor, investițiile contractorilor și modul de realizare.

2. Modul de calcul a tarifelor de închiriere și utilizare a infrastructurii.
3. Analizarea și verificarea contractelor de utilități și negocierea C.N. A.P.M. S.A. Constanța cu autoritățile de reglementare.
4. Verificarea cheltuielilor de mentenanță și a modului în care C.N. A.P.M. S.A. Constanța și-a respectat obligațiile contractuale privind accesul în portul Constanța, accesul la utilități, adâncimea în dană, precum și serviciile publice.

Scurt istoric și prezentare a situației

Compania Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța a fost înființată în 1991 ca regie autonomă în urma reorganizării întreprinderilor de stat din sectorul portuar prin Hotărârea Guvernului nr. 19 din 10 ianuarie 1991 privind înființarea unor administrații cu statut de regie autonomă și societăți comerciale pe acțiuni din domeniul transporturilor navale.

Prin aceeași hotărâre s-au înființat și o serie de societăți comerciale cu capital integral de stat, care aveau ca obiect de activitate operațiuni portuare (încărcări/descărcări de nave, depozitare de mărfuri în vederea preluării acestora de către nave sau distribuirea în teritoriu, etc.).

Unele societăți și-au păstrat denumirea, sau nu, s-au divizat, dar în timp s-au privatizat.

Inițial acestea sunt:

1. "Dezrobirea" - S.A. Constanța
2. "Socep" - S.A. Constanța
3. "Comvex" - S.A. Constanța
4. "Phoenix" - S.A. Constanța

și companii de prestări servicii portuare:

1. Compania de remorcare maritimă - S.A. Constanța
2. "Pilot service" - S.A. Constanța.

Încă de la început, C.N. A.P.M. S.A. Constanța a avut ca obiecte principale de activitate administrarea terenurilor portuare aparținând domeniului public al statului, punerea la dispoziția operatorilor portuari a infrastructurii portuare, asigurarea utilităților pentru operatorii portuari și navele care accesează portul și asigurarea serviciilor de siguranță (pilotaj, remorcaj, etc.).

Prin lege C.N. A.P.M. S.A. Constanța, la fel ca toate administrațiile portuare, nu au dreptul de a desfășura activități în legătură cu operarea navelor, de dragaj, de extracție, de reparații de nave, cu excepția navelor proprii, de aprovizionare a navelor, cu excepția navelor proprii.

Practic, administrațiile portuare nu pot desfășura activități care ar putea intra în competiție cu operatorii portuari, cărora le pune la dispoziție terenurile și infrastructura portuară.

Veniturile acestor administrații, inclusiv cele ale C.N. A.P.M. S.A. Constanța provin în principal din chirii și redevențe, precum și din taxarea navelor care operează în porturi și refurnizarea de utilități.

Tarifele de închiriere și de taxare a navelor au fost stabilite astfel încât să fie încurajată atragerea de mărfuri în porturi și să permită operatorilor portuari dezvoltarea capacităților de manipulare, depozitare, ambalare etc. a mărfurilor.

În cazul în care administrațiile portuare nu-și acopereau cheltuielile din veniturile realizate, erau subvenționate prin alocații de la bugetul de stat astfel încât, teoretic, infrastructura portuară să rămână permanent funcțională, la parametrii proiectați.

În timp, operatorii portuari, constituiți în societăți comerciale, au început procesul de privatizare, ieșind în acest fel de sub controlul statului.

Începând cu anul 1998, administrațiile portuare au fost transformate în societăți comerciale pe acțiuni.

Acest fapt a condus la obligativitatea din partea companiilor nou create să producă profit și, bineînțeles, alocațiile de la bugetul statului au fost eliminate.

Până în anul 2006, companiile au avut un singur actionar: statul.

Începând cu 2006, prin crearea Fondului Proprietatea, 20% din acțiunile companiilor a trecut în proprietatea acestui fond, mai mult, C.N. A.P.M. S.A. Constanța a mai cedat 20% din acțiuni Consiliului Local Constanța, fapt ce a condus la o presiune mai mare în ceea ce privește realizarea de profit.

În urma analizei documentelor primite, precum și a discuțiilor purtate la sediul C.N. A.P.M. S.A. Constanța, s-au desprins următoarele puncte de vedere privind temele anchetei:

A. Analizarea modalității de închiriere a terenurilor de pe platforma portuară și a încheierii clauzelor de performanță de către C.N. A.P.M. S.A. Constanța cu operatorii portuari

Conform informațiilor furnizate de C.N. A.P.M. S.A. Constanța, prin adresa nr.19076/20.05.2015, contractele de închiriere/utilizare a domeniului portuar cu operatorii portuari s-au încheiat astfel:

- a. terenurile portuare care fac parte din domeniul public al statului (domeniul portuar) au fost puse la dispoziția operatorilor care dețin proprietăți pe aceste terenuri (platforme, magazii, etc.), prin atribuire directă;
- b. licitațiile s-au făcut pentru atribuirea platformelor și a altor elemente de suprastructură care aparțin C.N. A.P.M. S.A. Constanța;
- c. Contractele conțin, în final, atât elementele licitate, cât și terenul.
- d. Contractele conțin în marea lor majoritate și condiții de realizare a unor investiții, astfel încât durata contractelor să fie mai mare.

Concluzii:

Activitatea de contractare este discriminatorie, în sensul în care, fără temei juridic, se încheie contracte atât pe perioade de 5 ani, cât și pe perioade de 40 de ani, fapt ce generează, atât pierderi companiei, cât și o deficitară administrare a patrimoniului.

Anumite contracte generează pierderi imense C.N. A.P.M. S.A. Constanța, spre exemplu contractul încheiat cu S.C. Marina Services.

Astfel, operatorii portuari tradiționali, respectiv vechile societăți comerciale de stat, care au activat sau activează în portul Constanța și care dețin elemente de infrastructură (platforme portuare) și suprastructură (depozite, clădiri.etc.), între timp privatizate, dețin suprafețe de teren închiriate de la C.N. A.P.M. S.A. Constanța în virtutea faptului că dețin aceste proprietăți.

În aceste condiții, contractele de închiriere au fost prelungite pe durate mari de timp, printr-o procedură de așa zisă *licitație deschisă* doar pentru alte elemente de suprastructură (platforme, magazine și alte clădiri aparținând C.N. A.P.M. S.A. Constanța), iar suprafața de teren pe care se aflau elementele de suprastructură, unde operatorul este proprietar, s-a atribuit direct sub denumirea de *utilizare a domeniului public*.

Probleme privind închirierea terenurilor portuare aferente danelor de operare sunt, în principal, în zona portului Constanța vechi (nord) unde există și toate facilitățile și infrastructura realizată, precum și condiții de operare optime, bazinul portuar fiind protejat.

De asemenea, zona de nord a portului este dotată cu toate facilitățile și posibilitățile de legătură cu teritoriul (șosele și căi ferate).

În zona de sud a portului, operatorii, care au avut capital, au investit în platforme elemente de suprastructură.

Din documentele prezentate și analizate, s-a constatat că, fără a utiliza o procedură legală, au fost încălcate prevederile OUG nr.34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii (conform raportului de control al Curții de Conturi a României nr.7879/03.03.2014), în fapt nerespectându-se procedurile de achiziții publice, elemente constatate și în Raportul corpului de control al Ministerului Transporturilor privind activitatea C.N. A.P.M. S.A. Constanța în anul 2014.

Ordonanța Guvernului nr.22/2006 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile

interioare, a prevăzut posibilitatea ca unele contracte de închiriere să poată fi transformate în contracte de subconcesiune.

Reglementările privind închirierea terenurilor portuare au aparut în 2012 prin Ordinul ministrului transporturilor nr.1286/2012 pentru aprobarea Regulamentului privind închirierea infrastructurii de transport naval care aparține domeniului public al statului și este concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare.

Prin acest Regulament este prevăzută obligativitatea introducerii în contractele de închiriere a clauzei de trafic.

Cu toate acestea, acest Regulament nu a condus la rezolvarea situației contractelor de închiriere a domeniului portuar, întrucât s-a permis în continuare închirierea de terenuri pe durată mare, practic în condițiile unei concesiuni, dar fără toate obligațiile prevăzute de O.G. nr.22/1999, adică fără a fi stabilite bunurile de retur sau clauzele de performanță.

O cauză de mare importanță, care a condus la acest fapt, este și apariția, la aproape 2 ani, a reglementărilor privind închirierea terenurilor portuare.

De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că, pe terenurile aparținând domeniului public, o serie de operatori portuari dețin elemente de suprastructură (depozite, ateliere, cladiri, etc.), precum și de infrastructură (platforme portuare), iar acest fapt le permite doar atribuirea directă a contractelor de închiriere pe durate, practic, nedeterminate (bineînțeles în condițiile prevăzute de legislația în vigoare actuală, care nu a clarificat regimul proprietății private pe domeniul public).

În momentul de față, contractele în vigoare sunt doar contracte de închiriere.

Existența unui monopol portuar din partea unor operatori portuari privilegiați, care ocupă platforme portuare cu acces la dane pe o perioadă de 40-50 de ani, uneori fără să facă investiții în aceste zone, sau fără să aibă criterii de performanță (tone/zi).

De asemenea, Curtea de Conturi a României, prin Decizia nr.19 din 29 aprilie 2011, a constatat că, deși au apărut modificări legislative cu privire la închirierea infrastructurii de transport naval (Legea nr.108/2010), care instituiau ca o condiție obligatorie încheierea unor contracte de închiriere distincte pentru terenurile aferente

domeniului public date în folosință utilizatorilor, C.N. A.P.M. S.A. Constanța nu a luat măsuri pentru punerea lor în aplicare.

Lipsa unui contract-cadru de subconcesiune a generat discrepanțe majore în ce privește încheierea contractelor de închiriere și subconcesiune. Considerăm că această stare de fapt este o eroare majoră din partea C.N. A.P.M. S.A. Constanța și a Ministerului Transporturilor, generând astfel subdezvoltarea activității portuare.

Pe lângă această problemă majoră, în conformitate cu documentele puse la dispoziție, s-au mai constatat următoarele:

- a. Deși C.N. A.P.M. S.A. Constanța avea obligația legală de a încheia contracte de subconcesiune în termen de 180 de zile de la data intrării în vigoare a Legii nr.108/2010, la momentul actual nu există contracte de subconcesiune încheiate între C.N. A.P.M. S.A. Constanța și agenții economici care își desfășoară activitatea în Portul Constanța;
- b. Dacă durata contractelor actuale ar fi majorată la durata specifică a contractelor de subconcesiune – operatorii portuari ar avea o siguranță mai mare și ar determina realizarea unor investiții care să aducă beneficii, atât operatorilor portuari cât și C.N. A.P.M. S.A. Constanța;
- c. Lucrările de mentenanță sau de îmbunătățire a infrastructurii domeniului portuar sunt aproape inexistente, neasigurându-se astfel facilitățile contractuale pentru operatorii portuari.

B. Verificarea modului stabilirii taxelor de închiriere a domeniului portuar, precum și prețul utilităților de către C.N. A.P.M. S.A. Constanța

În conformitate cu documentele puse la dispoziție de C.N. A.P.M. S.A. Constanța, s-a analizat modul de calcul a tarifelor de închiriere și utilizare a infrastructurii portuare.

Conform ultimului Raport al Administratorilor pe anul 2014, pag. 13, din 1716 ha de teren uscat în toate porturile (Constanța, Midia și Mangalia) doar 590 ha sunt utilizate (închiriate), circa 605 ha sunt utilizate pentru drumuri și rețele de transport și utilități, dar mai rămân 262 ha nesistematizate și 259 nefolosite (libere la închiriere).

În aceste condiții, practic doar jumătate din suprafața posibil de utilizat pentru activități economice, este valorificată.

Tarifele pentru utilizarea infrastructurii portuare trebuie să fie transparente și stimulative pentru operatorii portuari și armatori, astfel încât să permită acestora o dezvoltare tehnologică competitivă, în urma căreia să fie atrase cât mai multe mărfuri determinându-se creșterea traficului și implicit a economiei zonale și nu numai.

Concluzii:

În urma analizei documentelor puse la dispoziție de C.N. A.P.M. S.A. Constanța, se constată că administrația nu a acordat suficientă importanță unei politici tarifare care să asigure realizarea obiectivelor pentru care a fost creată compania, și anume întreținerea infrastructurii de transport la parametrii de utilizare, la capacitate și în siguranță.

De exemplu, în stabilirea tarifului de utilizare a domeniului portuar (UDP), au fost luate în calcul cheltuieli de genul: “iluminat, salubritate, întreținere spații verzi, trotuare, grupuri sanitare, pasarele pietonale”, dar și cheltuieli cu paza și securitatea perimetrului portuar.

De asemenea, prin Hotărârea Consiliului de Administrație nr.3/13.03.2015 s-a aprobat un tarif unic de UDP pentru toate porturile, determinând o creștere a valorii facturilor pentru porturile Midia, Mangalia și Basarabi .

În conformitate cu documentele puse la dispoziție de C.N. A.P.M. S.A. Constanța, tarifele de distribuire apă potabilă și canalizare sunt aprobate de ANRSC, toate tarifele sunt mai mari decât tarifele practicate de S.C. RAJA S.A. Constanța, iar din fundamentarea lor rezultă următoarele :

- tarifele practicate pentru livrările de apă potabilă sunt mai mari decât tariful practicat de S.C. RAJA S.A. Constanța cu 53,94 % în anul 2009, cu 50,8 % în anul 2010 și cu 25,99 % în anul 2012;

- tarifele pentru serviciul de distribuție energie electrică sunt aprobate prin Decizia nr.2166/29.09.2014, emisă de Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei;

- fundamentarea tarifelor de distribuție a energiei electrice se realizează conform machetelor aprobate prin Ordin al Președintelui ANRE nr.21/2013;

- cota de profit utilizată în fundamentarea tarifelor de distribuție a energiei electrice este de 5%, deoarece aceste tarife sunt analizate și avizate de Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei;

- tarifele de distribuție a energiei electrice conțin costurile cu reparațiile și întreținerea rețelelor electrice și a stațiilor.

C. Verificarea executării lucrărilor de mentenanță și/sau îmbunătățire a infrastructurii domeniului portuar, respectiv asigurarea facilităților contractuale pentru agenții economici care operează în Portul Constanța

Conform prevederilor bugetare, se observă foarte clar, la capitolul investiții destinate siguranței maritime și dezvoltării infrastructurii portuare, respectiv asigurarea unor adâncimi minime de navigație, lipsa alocării fondurilor necesare dezvoltării portuare, ceea ce va conduce, în scurt timp, la blocarea activității portuare.

Infrastructura portuară este într-un grad foarte mare de uzură, fapt constatat și de către compania care a întocmit Master Planul Portului Constanța. De altfel, directorul general al companiei a recunoscut acest lucru în cadrul ședinței de anchetă din data de 28 mai 2015.

O parte din acest profit, într-adevar, se întoarce în bugetul administrației sub forma fondului de dezvoltare, dar acest fond de dezvoltare nu se regăsește în infrastructura de transport, ci în investițiile proprii ale administrației.

În ceea ce privește cheltuielile de mentenanță și modul în care C.N. A.P.M. S.A. Constanța și-a respectat obligațiile contractuale privind accesul în portul Constanța, accesul la utilități, adâncimea în dană, precum și serviciile publice, conform documentelor prezentate situația se prezintă astfel:

Anul 2012

mii lei		
Categorie lucrare	Program	Realizat
0	1	2
A. Lucrări de reparații în continuare din anii anteriori	30.450	30.379
Dragaj de întreținere în porturile maritime	20.200	20.144
Reparații sistem semnalizare în porturile maritime	1.500	1.588
RI Linii CF și aparate de cale în Portul Constanța	250	319
Studii, proiecte și inspecții subacvatice	550	422
Lucrări ce se execută de către ABC VAL Cta	7.500	7.572
Service și reparații ascensoare	50	30
Service aparate aer condiționat	50	27
Diverse	350	278
B. Lucrări noi	1.550	1.361
Utilaje Sucursala Servicii Port	700	631
Utilaje Sucursala Energetica Port	100	78
Utilaje Sucursala Nave Tehnice	700	618
Utilaje DCI	50	33
Total reparații	32.000	31.740

Anul 2013

mii lei		
INDICATORI	Program	Realizări
0	1	2
Lucrări de reparații în continuare din anii anteriori	24.800	23.434
Dragaj de întreținere în porturile maritime	11.490	10.941
Reparații sistem semnalizare în porturile maritime	1.750	2.582

RI Linii CF și aparate de cale în Portul Constanța	400	300
Studii,proiecte și inspecții subacvatice	1.000	41
Lucrări ce se execută de către ABC VAL Cta	7.700	8.524
Reparații utilaje și nave SNTP	900	260
Service și reparații ascensoare	30	22
Service aparate aer condiționat	30	58
Utilaje Sucursala Servicii Port	600	268
Utilaje Sucursala Energetica Port	200	68
Utilaje Compartimente funcționale CN APM SA	200	170
Diverse	500	200
Lucrări noi	6.800	2.383
Reparații sistem apă - canal	1.621	683
Reparații rețea electrică și termică	1.599	864
Alte reparații	3.580	836
Total reparații	31.600	25.817

Anul 2014

mii lei

Nr. Crt.	DENUMIRE	Program
A	Lucrări în continuare din anii anteriori	18.021
1	Reparații sistem semnalizare în porturile maritime	1.750
2	RI Linii CF și aparate de cale în Portul Constanța	500
3	Studii,proiecte și inspecții subacvatice	800
4	Reparații utilaje și nave SNTP	1.200
5	Lucrări ce se execută de către ABC VAL Cta	7.650
6	Lucrări de reparații de întreținere drumuri și platforme	3.068
7	Reparații rețele de alimentare cu apă	983
8	Reparații gospodării apă	510
9	Service și reparații ascensoare	50
10	Service aparate aer condiționat	50
11	Utilaje Sucursala Servicii Port	600
12	Utilaje Sucursala Energetica Port	200
13	Utilaje Compartimente funcționale CN APM SA	300
14	Diverse	360
B	Lucrări noi	11.089
	Total reparații	29.110

După cum se observă, cheltuielile cu întreținerea și reparația infrastructurii portuare au scăzut anual, culminând în 2014 cu o reducere a acestora cu peste 50%.

În sinteză, Programul de reparații și întreținere infrastructură și realizările pentru perioada 2012-2014 se prezintă astfel:

Anul	Indicatori	
	Programat	Realizat
2012	32,000	31,740
2013	31,600	25,817
2014	29,110	12,594

Ponderea valorică a lucrărilor de reparații în:

Indicatori	2012	2013	%
cheltuieli de exploatare	14.21	12.34	
cheltuieli totale	13.34	0.12	
tarife	64.8	52.4	

Concluzii:

Analizând situația prezentată de C.N. A.P.M. S.A. Constanța, se pot constata următoarele:

- în primul rând, o scădere drastică a lucrărilor de asigurare a adâncimilor pe șenalele de acces și în dreptul danelor de operare, astfel încât, în 2014, dragajul practic a dispărut.

- scăderea cheltuielilor cu întreținerea și repararea infrastructurii portuare, obligația de bază a C.N. A.P.M. S.A. Constanța, rațiunea de înființare a acestei entități economice, se datorează nu lipsei de venituri, ci unui management defectuos;

D. Evaluarea cadrului legislativ existent și elaborarea unor propuneri de îmbunătățire a acestuia

Situația actuală impune o poziție mai flexibilă din partea operatorilor portuari, care nu pot asigura o folosință eficientă a infrastructurii portuare și a terenurilor portuare, prin renunțarea la suprafețe și infrastructură neutilizate sau utilizate inefficient, iar C.N. A.P.M. S.A. Constanța să propună clauze de trafic unitare și negociate, cu posibilități de revizuire periodică, astfel încât să poată fi atinsă o utilizare cât mai eficientă, atât a infrastructurii portuare, cât și a terenurilor portuare.

Situația trebuie totuși reglementată, prin modificarea legislației care a produs confuzie sau interpretări subiective, și, de asemenea, a permis emiterea de ordine de ministru care au putut modifica în esență legea de bază.

Existența lacunelor legislative care ar trebui să reglementeze activitatea portuară, respectiv O.G. nr.22/1999, prin care se permite în continuare închirierea terenurilor portuare, cu toate că se știe foarte clar că activitatea desfășurată pe aceste terenuri este una specifică, pe durate mari de timp, cu investiții substanțiale, conduce la ideea modificării acestei ordonanțe, în așa fel încât forma de utilizare a terenurilor portuare să fie doar aceea de subconcesiune.

În Uniunea Europeană, termenul de atribuire în folosință a terenurilor portuare este acela de subconcesiune. (Principiile contractelor de subconcesiune sunt stabilite prin Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind atribuirea contractelor de subconcesiune).

De precizat faptul că, un contract de subconcesiune bine întocmit și negociat, putea rezolva problemele perpetuate în timp.

Stabilirea prin lege a criteriilor de subconcesionare a terenurilor portuare, astfel încât durata contractelor să depindă de valoarea investițiilor în infrastructură și de dotările specifice ale operatorilor.

Exemplu: sistemul de subconcesiune a terenurilor din portul Antwerpen, unde pentru o durată de până la 10 ani, operatorul trebuie să investească între 25 euro/m² și

100 euro/m², iar pentru o perioadă de până la 40 ani investițiile trebuie să fie între 225 euro/m² și 375 euro/m².

În situația noastră, durata maximă de subconcesiune pentru terenurile portuare, fără ca operatorul să facă investiții, poate fi de 5 ani.

Pentru perioade care depășesc 5 ani, se pot stabili valori ale investițiilor, luând ca model exemplul de mai sus.

O altă prevedere legislativă, care trebuie extinsă în O.G. 22/1999, este aceea prin care profitul realizat să fie utilizat în dezvoltarea infrastructurii portuare (obligație existentă în acest moment doar pentru administrațiile portuare din subordinea Consiliilor locale).

Totodată, având în vedere faptul că administrațiile portuare nu desfașoară o activitate productivă (ca în cazul companiilor naționale din domeniul energetic sau al exploatărilor de resurse naturale), veniturile realizându-se din redevențe, se impune scoaterea acestor administrații de sub incidența O.U.G. 109/2011 privind guvernanta corporatistă.

Stabilirea, prin modificarea O.G. nr.22/1999, a unor criterii clare de numire a membrilor Consiliilor de Administrație și a managerilor.

În mod concret, relativ la actul de administrare defectuos exercitat de membrii Consiliului de Administrație aflat în funcție și de către actuala conducere executivă, acesta a fost confirmat de nenumărate ori, fie prin acte emise de alte autorități de control (Raportul Corpului de Control al Ministerului Transporturilor nr. 23796/27.06.2013, Raportul Curții de Conturi nr. 7879/485/03.03.2014) dar și de lipsa oricărei viziuni referitoare la potențialul de dezvoltare al Portului Constanța, aspect care se transpune în:

- incapacitatea echipei manageriale de a dezvolta relații corecte cu operatorii economici, ceea ce a dus la apariția unei stări conflictuale, confirmată și de numărul mare de litigii în instanță, așa cum reiese din documentele puse la dispoziție de C.N.A.P.M. S.A. Constanta;

- neinițierea procedurilor de încheiere a contractelor de închiriere, precum și a celor de subconcesiune.

În concluzie, deși toate rapoartele corpului de control confirmă aceste aspecte, Ministerul Transporturilor nu a adoptat nicio măsură.

De asemenea, portul Constanța este un obiectiv de interes strategic național, fiind bază navala militară românească și NATO. Considerăm că actuala echipă managerială, prin atitudinea sa conflictuală, ignoră acest aspect, fapt ce crează o vulnerabilitate în sistemul de securitate !

Ca atare, se impune o analiză corectă a ministrului transporturilor cu privire la menținerea sau demiterea actualei echipe manageriale a C.N.A.P.M. S.A. Constanța.

Prezentul raport a fost redactat și supus votului Comisiei, în ședința din 2 septembrie 2015, de către următorii raportori:

1. din punct de vedere legislativ:

- deputat Mihai Lupu (PNL)
- deputat Sergiu Vizitiu (PSD)
- deputat Lucian Șova (PSD)
- deputat Constantin Galan (ALDE)

2. din punct de vedere economic:

- deputat Mircea Toader (PNL)
- deputat Petre Petrescu (independent).
- deputat Cătălin Marian Rădulescu (PSD)

Comisia a aprobat prezentul Raport, cu unanimitate de voturi, astfel: 21 voturi pentru, 0 voturi împotriva, 0 abțineri, 1 absent.

1. Dep.Mihai Lupu (PNL), preşedintele comisiei - pentru
2. Dep.Mircea Nicu-Toader (PNL), vicepreşedintele comisiei - pentru
3. Dep.Ionel Arsene (PSD), vicepreşedintele comisiei - pentru
4. Dep.Sergiu Vizitiu (PSD), vicepreşedintele comisiei - pentru
5. Dep.Constantin Galan (ALDE), secretarul comisiei - pentru
6. Dep.Lucian Şova (PSD), secretarul comisiei - pentru
7. Dep.Florin Ciurariu (PNL), membru - pentru
8. Dep.Gheorghe Costin (PNL), membru - pentru
9. Dep.Ştefan Petru Dalca (DP), membru - pentru
10. Dep.Mircea-Gheorghe Drăghici (PSD), membru - pentru
11. Dep.Vasile Cătălin Drăguşanu (ALDE), membru - pentru
12. Dep.Nuţu Fonta (PSD), membru - pentru
13. Dep.Giureci-Slobodan Ghera (min.naţ.), membru - pentru
14. Dep.Scarlat Iriza (neafiliat), membru - pentru
15. Dep.Iosif Moldovan (UDMR), membru - pentru
16. Dep.Alexandru Nazare (PNL), membru - pentru
17. Dep.Dorin Silviu Petrea (PSD), membru - pentru
18. Dep.Petre Petrescu (neafiliat), membru - pentru
19. Dep.Eusebiu-Manea Pistru-Popa (PNL), membru - pentru
20. Dep.Cătălin Marian Rădulescu (PSD), membru - pentru
21. Dep.Dan Coriolan Simedru (PNL), membru - pentru
22. Dep.Daniel Cătălin Zamfir (PNL), membru - absent

PREŞEDINTE

Mihai Lupu



SECRETAR,

Constantin Galan