

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin prezenta lege se dispune modificarea art.4 din Legea nr.157/1998 pentru ratificarea Acordului de împrumut dintre România și Fondul pentru Cooperare Economică Internațională - Japonia, în valoare de 12.800 milioane JPY, privind Proiectul de dezvoltare a Portului Constanța Sud, semnat la Tokyo la 27 februarie 1998, cu modificările ulterioare.

La 1 octombrie 1999 Fondul pentru Cooperare Economică Internațională - Japonia și Banca pentru Export Import a Japoniei au fuzionat formând Banca Japoneză pentru Cooperare Internațională (JBIC).

Agenția de implementare a acestui proiect este Compania Națională Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (CN APMC), căreia i s-a delegat întreaga autoritate și responsabilitate pentru realizarea proiectului și utilizarea sumelor din împrumut.

Obiectivul principal al proiectului este: dezvoltarea Portului Constanța-Sud astfel încât să se facă față traficului în creștere cu containere cargo.

Proiectul este finanțat în conformitate cu Acordul de împrumut susmenționat, după cum urmează:

- Banca Japoneza pentru Cooperare Internațională - 75% din valoarea proiectului;
- Surse proprii și în completare de la bugetul de stat - 25% din valoarea proiectului.

Din împrumutul finanțat de JBIC se asigură:

- 6.183 mil. JPY pentru finanțarea lucrărilor de construcții civile;
- 5.001 mil. JPY pentru echipamente;
- 588 mil. JPY pentru finanțarea serviciilor de consultanță;
- 1.028 mil. JPY pentru finanțarea unor cheltuieli neprevăzute.

Conform prevederilor art.4 din Legea nr.157/1998, contribuția Guvernului României la realizarea proiectului, precum și fondurile necesare rambursării creditului, plății dobânzilor, comisioanelor și a altor costuri externe aferente creditului vor fi asigurate din sursele proprii ale Administrației Portului Constanța, beneficiarul final al creditului și în completare de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Finanțarea aferentă părții române s-a făcut până în prezent, în principal, de la bugetul de stat, Administrația Porturilor Maritime Constanța plătind din surse proprii diverse taxe, impozite și comisioane.

Bugetul statului a asigurat fondurile necesare derulării proiectului începând cu anul 2001, ca urmare a solicitării de către CN APMC a sumelor necesare la constituirea bugetului de venituri și cheltuieli atât pentru anul 2002 cât și pentru anii 2003 și 2004.

La 6 noiembrie 2000, Guvernul României, prin Ministerul Finanțelor Publice, și CN APMC au încheiat un Contract de finanțare cu Banca Europeană de Investiții, pentru finanțarea Proiectului de Mediu și Infrastructură în Portul Constanța, proiect pentru care obligativitatea asigurării surselor de cofinanțare, precum și plata serviciului datoriei publice extern revine în exclusivitate tot CN APMC, în acest mod crescând considerabil

gradul de îndatorare al companiei. Întrucât, la nivelul companiei nu există surse proprii pentru cofinanțare este necesară apelarea la surse atrase prin contractare de credite bancare de pe piața privată.

Din analiza financiară efectuată rezultă că gradul de îndatorare pentru anii 2003 și 2004 nu va mai da posibilitatea CN APMC rambursării creditelor. De asemenea, dată fiind această situație, băncile nu vor mai fi interesate să acorde împrumuturi comerciale companiei.

În același timp, având în vedere faptul că CN APMC aplică începând cu anul 2002 Reglementările contabile armonizate cu Directiva a IV-a a CEE și cu Standardele Internaționale de Contabilitate, reglementări care prevăd înregistrarea diferențelor de curs valutar aferente creanțelor și datoriilor în valută direct ca venituri sau cheltuieli financiare, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr.157/1998 CN APMC recunoaște și înregistrează în contabilitate împrumutul extern ca și datorie a companiei, din reevaluarea soldului împrumutului (în valută) la sfârșitul anului 2003 rezultând importante cheltuieli din diferența de curs valutar. Aceste cheltuieli influențează negativ rezultatele financiare ale companiei, transformând CN APMC dintr-o companie profitabilă într-una care va înregistra pierderi constante datorate în exclusivitate acestor diferențe de curs valutar.

În aceste condiții, începând cu anul 2003, CN APMC nu a mai dispus de fonduri suficiente de dezvoltare (neexistând profit la încheierea exercițiului financiar 2003), principala sursă de realizare a proiectelor de investiții, iar acest lucru va conduce implicit la stoparea dezvoltării de ansamblu a Portului Constanța.

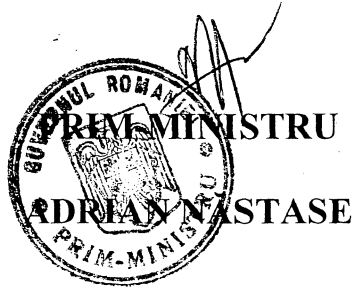
Date fiind cele de mai sus, CN APMC și Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului au solicitat Ministerului Finanțelor Publice, amendarea Legii nr.157/1998 pentru ratificarea Acordului de împrumut dintre România și Fondul pentru Cooperare Economică Internațională - Japonia, privind Proiectul de dezvoltare a Portului Constanța Sud, semnat la Tokyo, la 27 februarie 1998 și implicit a Acordului de împrumut subsidiar aferent acestui împrumut, în sensul modificării modului de rambursare a împrumutului, plata serviciului datoriei publice externe urmând a se asigura exclusiv de la bugetul de stat.

Așa cum rezultă din Nota privind propunerile în vederea acoperirii majorării cheltuielilor, anexată, CN APMC propune, în principal, fără a se limita la acestea, ca surse de acoperire a cheltuielilor bugetare, atât veniturile bugetare rezultate din impozit pe profit, impozit pe dividende și dividende plătite statului cât și, veniturile bugetare suplimentare rezultate din punerea în exploatare a investiției, începând cu anul 2004, respectiv venituri care provin din impozit pe profit, TVA, impozit pe venituri de natură salarială sau impozit datorat de CN APMC, prin creșterea numărului de nave care folosesc infrastructura portuară, cât și de agenții economici care desfășoară activitatea direct sau indirect în Portul Constanța.

Efortul bugetar reprezentând dobânzi și comisioane, eşalonat pentru perioada 2004-2008, este în sumă totală de 544 miliarde lei, iar pentru anul 2008, reprezentând

rambursări de credite, este în sumă de 205 miliarde lei, sume prezentate în Fișa financiară anexată.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat, pe care îl supunem PARLAMENTULUI spre adoptare.



FISA FINANCIARA

Privind contractarea de catre Ministerul Transporturilor , Constructiilor si Turismului, a unui credit garantat de Ministerul Finantelor Publice, necesar finantarii proiectului " Port Constanta Sud. Terminal de Containere pe Molul II S"

Nr - Cr t.	Explicatii	Sume alocate conform Acordului de Imprumut (JBIC)	Valoare contractata (excl.TVA)	Valoare contractata (excl.TVA)
		Mil. JPY	Mil.JPY	Mld.Lei
1.	Valoarea creditului	12.800	9.318	2.601
2.	Cofinantarea Romaniei	4.267	1.187	308
	Total (1+2)	17.067	10.505	2.909
3.	Intrari in anul 2000-2003		9.309	2.755
	- Credite externe		8.355	2.473
	- Buget de stat		954	282
4.	Intrari in anul 2004		1.196	154
	- Credite externe		963	128
	- Buget de stat		233	26
	Total (3+4)		10.505	2.909
	- credite externe		9.318	2.601
	- buget de stat		1.187	308
5.	Dobanzi si comisioane 2004		316	98
6.	Dobanzi si comisioane 2005		343	108
7.	Dobanzi si comisioane 2006		343	111
8.	Dobanzi si comisioane 2007		343	113
9.	Dobanzi si comisioane 2008		339	114
10.	Rambursari credite 2008		624	205
	Total Rambursari credite (10)		624	205
	Total Dobanzi si comisioane (5+6+7+8+9)		1.684	544

S-au utilizat urmatoarele cursuri de schimb valutar :
 In perioada 2000- 2003 – curs valutar mediu 1ROL = 296 JPY
 2004 - 310 JPY/ROL
 2005 - 316 JPY/ROL
 2006 – 323 JPY/ROL
 2007 – 329 JPY/ROL
 2008 – 336 JPY/ROL



NOTA

Privind propuneri in vederea acoperirii majorarii cheltuielilor

Portul Constanta, cel mai mare port maritime al tarii si unul dintre cele mai mari din Europa, dispune de capacitati de operare de cca. 85 milioane tone/an. Traficul inregistrat in ultimii ani a fost de numai 23-24 milioane tone/an, cu mult sub capacitatea actuala si potentialul conferit de infrastructura sa.

Prin realizarea proiectelor s-a urmarit dezvoltarea economica a Portului Constanta, in sensul maririi capacitatii de operare si cresterii traficului de marfuri containerizate.

Dezvoltarea economica se concretizeaza in urmatoarele avantaje care implicit genereaza venituri bugetare ce acopera majorarea cheltuielilor bugetare:

- cresterea traficului de marfuri containerizate ;
- cresterea capacitatilor de operare ;
- cresterea numarului de nave ce tranziteaza Portul Constanta, etc.

Beneficiarii finali ai investitiei sunt toti agentii economici care desfasoara direct sau indirect activitati ce au legatura cu traficul prin portul Constanta, prin crearea acestei oportunitati.

Cheltuielile bugetare se vor acoperi din urmatoarele surse (fara a fi limitative) :

- anual, pe durata de functionare normala a investitiei, cota-parte a subventiei guvernamentale pentru investitii se inregistreaza la venituri corespunzator amortizarii calculate, regasindu-se in rezultatul exercitiului CN APM SA, respectiv, profitul impozabil. Acest lucru genereaza realizarea de venituri bugetare mai mari, rezultate din impozit pe profit, impozit pe dividende si dividende platite statului (actionar unic fiind statul prin Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului).
- prin punerea in exploatare a investitiei, se vor realiza, incepand cu anul 2004, venituri bugetare suplimentare din impozitele directe si indirecte aferente activitatilor desfasurate. Aceste venituri provin din impozit pe profit, TVA , impozit pe venituri de natura salariala (intrucat se creeaza noi locuri de munca), etc., datorate atat de CN APM SA, prin cresterea numarului de nave care folosesc infrastructura portuara, cat si de agentii economici care desfasoara activitatea, direct sau indirect (operatori de marfuri, agenti de nave, importatori, exportatori, transportori, etc)

