

25.05.89
 For: Diacon + Guache
 + Idu + Keria
 Ceretari + Sigurat
 Contramir
 TOVARASULSI
 CONTRAMIRAL GHEORGHE ANGHELUSCU
 08-06-89
 Afile

CONTRAMIRAL GHEORGHE ANGHELSCU

SEF AL DEPARTAMENTULUI TRANSPORTURILOR
N A V A L E - CONSTANTA -

I. M-am aflat la post în perioada 14.04.1988 la 05.05.1989.

1.Reducerea zilelor de staționare neoperativă a navelor noastre în portul Anvers, în condițiile creșterii traficului cu cca 15%.

2. Am redus prin negocieri, în medie cu 20 - 25% prețul pieselor de schimb usual procurate în Anvers.

3. Am pregătit semnarea contractelor cu companiile de stivadori din Rotterdam și Anvers, pregătire care, prin maniera în care a fost făcută a asigurat finalizarea contractelor cu ANTIGON și MULTITERMINAL la costuri cu cca 15-20% sub nivelul pieței, costuri care reprezintă 25 - 30 USD/container (suma se raportează la un număr de cca 2500 containere manipulate în Anvers și Rotterdam în primele 4 luni ale anului 1989).

4. Am organizat peste 150 întâlniri cu diverse firme din Belgia și Olanda, firme pe care le-am invitat a transporta cu navele noastre către EST MEDITERANA. Printre marii exportatori care actualmente au devenit clienți permanenți ai navelor noastre

de linie, enumăr:

- BAYER
- SOLVAY
- PETROFINA
- SHELL/CASTROL.

5. Am reușit - utilizând orice mijloace pentru aceasta - să conștientizez pe toți comandanții navelor noastre, de importanța reducerii staționărilor în portul Anvers la perioada strictă de operare a navelor.

6. Am lărgit mult aria prestatorilor de servicii pentru navele NAVROM, situație care a generat concurență și implicit, reducerea prețurilor la prestații.

7. Am renegociat rabaturile acordate de companiile de remorcare, obținând dublarea acestora.

8. Prin acțiuni preventive - de negocieri anticipate cu diverși reclamanți, am prevenit cel puțin 3 situații de arest nave numai în anul 1989 (TG SECUIESC/SIDMAR, PLOPONI - avarie marfă, HUMULESTI - avarie/coliziune).

9. Din ianuarie și până la revenirea în țară am inspectat peste 1000 containere NAVROM în porturile Anvers și Rotterdam. Cele mai scăzute prețuri practicate pentru astfel de inspecții sînt de 22 USD/Container (total economisit 22.000 USD).

10. Am intervenit cu promptitudine în cazurile de arest ale navelor DUMBRAVENI și FILARET, realizînd scoaterea acestor două nave de sub arest înainte de terminarea operării și în orice caz, în mai puțin de 24 ore de la decizia de arest a Tribunalului din Anvers.

11. Nu au existat lucrări de reparații (la nave sau containere) la care să nu negociez tarifele oficiale ale diverselor companii. Numai în perioada ianuarie - aprilie 1989 am obținut note de credit în favoarea NAVROM de peste 300.000 franci belgieni.

12. Am promovat relații bune cu navlositori, prestatori de servicii și mai ales autorități portuare, lucru probat și de faptul că anul acesta nu au mai existat nici un fel de rețineri de nave pe considerențe de inspecție IMCO, chiar în condițiile cînd la nave au existat suficiente deficiențe ce nu au putut fi remediate.

13. Curent, am sprijinit autocamioanele românești staționate în Anvers, în a-și rezolva problemele pe teritoriul belgian sau olandez, iar când a fost nevoie am organizat transportarea mărfurilor românești și pe calea ferată.

14. La concurență cu alte 14 linii de containere pe relația Anvers - Pireu, am obținut prin tratative cu firmele NORTROP și NOREXA din Anvers, exclusivitatea transportului a 16.000 tone zahăr în containere, reprezentând cantitatea integrală de zahăr exportat de Piața Comună în Grecia - via Anvers. Incasările NAVROM pentru transportul acestei cantități în 300 containere, s-au ridicat la 880.000 DEM (480.000 USD).

15. În perspectiva unificării Pieței comune din 1992, am analizat împreună cu firma FURNESS și am întocmit un studiu în vederea realizării unei companii mixte în Anvers, în ideea prevenirii "marginalizării" flotei noastre după anul 1992 în relațiile de transport cu țările Pieței Comune.

16. Am asigurat coordonarea activității de angajare mărfuri containerizate și RO/RO pentru linia regulată - NORD - CONTINENT - GRECIA - CONSTANTA, astfel încât, după al treilea voiaj, toate navele au încărcat la full capacitate, lucru care a făcut ca pînă la 30 aprilie 1989 să avem încasări de peste 1 milion USD numai din Anvers.

Succesul liniei NAVROM a fost amplu comentat, inclusiv de presa de specialitate (LLOYD).

Apreciez că prin activitatea mea în cele 11 luni cît m-am aflat efectiv la post am adus pentru NAVROM, pentru țară, economii care pot fi calculate la minim 400.000 USD.

În același timp, doresc să vă informez că datorită multitudinii de probleme existente în zonă, activitatea mea zilnică era cu regularitate cuprinsă între 12 la 18 ore/zi (rog verificați, inclusiv orele de expediere ale telexurilor), fără dedica măcar o singură zi de duminică odihnei, în tot acest timp.

Pe fondul acestor eforturi, în care am fost întotdeauna animat de multă dragoste pentru compania mea, pentru prestigiul și onoarea NAVROM, începînd cu 24.05.1989 am fost scut din funcția de REPREZENTANT NAVROM la ANVERS, sub acuzația că am semnat incorect factura de reparații a navei ZIMNICEA, reparații executate la Anvers în luna ianuarie 1989. Cu această

ocazie, repet, ceea ce am afirmat în raportul explicativ înaintat întreprinderii, că interpretarea dată ofertei și facturii de comandantul Stan și conducerea întreprinderii este incorectă, lucru care mă face să mă simt profund nedreptățit.

Rog să fiu înțeles corect, nu insist să fiu menținut în funcția de reprezentant Navrom la Anvers, calificarea mea fiind de Căpitan de cursă lungă și eu îmi îndrăgesc meseria.

Aceasta nu înseamnă însă că pot fi de acord cu îndepărtarea mea din funcția de Reprezentant Navrom în baza unor acuzații dezonorante și nedrepte, fapt pentru care, rog dispuneți reanalizarea și interpretarea corectă a documentelor de reparații la nava ZIMNICEA.

Constanța,
25.05.1989

Căpitan de cursă lungă,

Bănescu
Băsescu Traian