



CN - ADMINISTRAȚIA PORTURILOR DUNĂRII FLUVIALE - SA
Administrare și întreținere infrastructură portuară

CN APDF S.A.
Correspondență internă
ziua...18...luna...4...anul...2018
intrare Nr.....1226...

RAPORT DE ACTIVITATE

de la preluarea mandatului de Director General
27 octombrie 2017 – 27 aprilie 2018

Membrilor Consiliului de Administrație al C.N. APDF S.A. Giurgiu

RAPORT DE ACTIVITATE

CN APDF SA Giurgiu, infiintata în 1991 ca Regie , reorganizată în Companie Națională prin Hotărârea Guvernului României nr. 520/1998, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului României nr. 384/2003 și HG nr. 596/2009, funcționează ca societate pe acțiuni și desfășoară activități de interes public național.

CN APDF SA Giurgiu administrează infrastructură portuară aflată pe Dunărea fluviuală, însemnând terenul portuar în suprafață de 1.502.800 mp și frontul de acostare în lungime totală de 11.060 m, în baza contractului de concesiune nr. LO/3898/15.10.2008. Prin acest contract CN APDF SA Giurgiu se angajează să îndeplinească următoarele obiective:

- întreținerea și repararea infrastructurii de transport naval;
- dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport naval;
- dezvoltarea structurii funcționale a porturilor pentru transformarea lor în centre logistice și integrarea lor în sistemul de transport intermodal;
- dezvoltarea infrastructurii de transport naval și a facilităților portuare destinate activității de turism;
- asigurarea siguranței traficului.

CN APDF SA Giurgiu administrează infrastructura porturilor: Cernavoda, Calarasi, Oltenita, Giurgiu, Corabia, Bechet, Rast, Calafat, Cetate, Gruia, Drobeta Turnu Severin, Orsova, Dubova, Tisovita, Svinita, Drencova, Moldova Veche, Bazias teritoriile portuare cuprinse între Km 295 - Km 1073+200 și Km 91-Km100 brațul Borcea .

Serviciile furnizate de CN APDF SA Giurgiu pot fi structurate in urmatoarele categorii principale:

- punerea la dispozitia utilizatorilor a infrastructurii portuare;
- prestari de servicii portuare la nave si la subconsumatorii portuari;
- inchirierea de teritorii portuare;
- inchiriere spatii;

I. EVOLUȚIA ACTIVITĂȚII ECONOMICO –FINANCIARE

Analiza activității economico-financiare a companiei de la preluarea mandatului de director general, privind evoluția principalilor indicatori financiari pe trimestrul IV 2017 în comparație cu realizările trimestrului IV 2016 se prezintă astfel:

- Mii Lei

Nr.crt.	INDICATORI	Tr.IV 2016	TR IV 2017
1	Venituri din exploatare	4.054,69	4.247,18
3	Venituri financiare	66,17	9,40
I	Total venituri	4.120,86	4.256,58
4	Cheltuieli pentru exploatare	4.406,91	3.900,71
5	Cheltuieli financiare	29,56	11,18
II	Total cheltuieli	4.436,47	3.911,89
III	Profit brut (I-II)=Pierdere pe trim.IV	- 315,61	344,69
	Impozit pe profit	0	55,15
	PROFIT net trim.IV	-315,61	289,54

Analiza scoate în evidență faptul că veniturile în trimestrul IV 2017, cresc cu 192,50 mii lei față de trimestrul IV 2016.

Creșterea veniturilor este datorată în principal :

-creșterii traficului de mărfuri operate în 2017 cu 250.115 to., față de aceeași perioadă a anului 2017;

Trafic de marfă trim IV 2016 și trim IV 2017

Luna /an	TR. IV 2016	TR.IV 2017
Octombrie	230.517	409.621
Noiembrie	319.551	322.664
Decembrie	239.043	306.941
Total	789.111	1.039.226

-creșterii volumului serviciilor prestate de companie la danele de operare produse petroliere, cu peste 200 de ore de asistență specializată, față de trimestrul IV 2016

-închirierea unor suprafețe de teritoriu portuar de cca.10.000 mp. În plus, în cursul trimestrului IV au fost promovate spre aprobare Consiliului de Administrație documente pentru închirierea unei suprafețe totale de 13.250 mp în porturile Corabia și Oltenița.

Comparativ cu trim.IV al anului 2016 în trim.IV al anului 2017, cheltuielile scad cu 524,58 mii lei.

În principal scăderea cheltuielilor este datorată reducerii cheltuielilor cu consumul propriu de utilități și a cheltuielilor cu bunurile și serviciile.S-a acordat o mai mare atenție creșterii cheltuielilor cu asigurarea bazei materiale în vederea creșterii volumului de servicii prestate care au influențat în mod pozitiv creșterea veniturilor.

În acest mod s-a reușit ca în comparație cu trim.IV 2016, când s-a înregistrat o pierdere de cca 315 mii lei, în trim.IV 2017, să se realizeze un profit de 344,69 mii lei.

La preluarea mandatului am constat faptul că nivelul creanțelor era neobișnuit de mare, acestea situându-se la o valoare de 7.564 mii lei.

Au fost dispuse următoarele măsuri :

- 1 emiterea somațiilor de plată;
- 2 negocierea achitării creanțelor prin reeșalonarea la plată a sumelor datorate, precizându-se faptul că nerespectarea termenelor de plată stabilite prin procesele verbale de reeșalonare vor avea efecte juridice în sensul rezilierii contractelor și recuperării sumelor datorate prin acționare în instanță.
- 3 interzicerea accesului la infrastructura portuară a operatorilor economici care au datorii mai mari de 30 de zile.
- 4 deschiderea procedurilor juridice pentru recuperarea creanțelor.
- 5 modificarea formularului de contract, prin introducerea garanțiilor și penalităților pentru întârziere.

Cu toate măsurile dispuse , nivelul creanțelor a crescut în continuare. Principala explicație o constituie faptul că peste 40% din totalul creanțelor, sunt creanțe datorate de firme aflate în insolvență, pe care suntem obligați de lege să nu le reziliem contractele , să le facturăm în continuare serviciile sau chiriile datorate, dar care ulterior nu sunt achitate.

Sunt cazuri precum **SC SPET SHIPPING SA** în care suma înscrisă la masa credală este mai mică decât suma datorată după intrarea în insolvență.

În această perioadă am avut mai multe întâlniri cu conducerea unor operatori economici care înregistrează creanțe, pentru a găsi soluții pentru stingerea acestor debite.

În unele cazuri cum ar fi Societatea de exploatare Drobeta , soluțiile propuse sunt de preluare a activității de operare portuară din porturile Moldova Veche, Orșova, Calafat de alți operatori economici care pe lângă faptul că vor achita datoriile firmei, vor realiza o politică investițională pentru creșterea capacității de operare a marfurilor.

In alte cazuri, cum este SC INTERAGRO TRANSPORTURI am reușit să impunem sechestrul asigurator pe bunurile vandabile, mai înainte ca operatorul economic să intre în insolvență, astfel că recuperarea debitului este garantată. Până în prezent s-a recuperat suma de 370.000 lei prin executor judiciar.

La data preluării mandatului compania nu înregistra datorii la Bugetul de Stat, dar valoarea arieratelor era de 1.940,30 mii lei.

Din dividendele pentru anul 2016 neachitate Ministerului Transporturilor s-a reușit în această perioadă plata a 200.000 lei urmand ca în condițiile evoluției favorabile a traficului de mărfuri, recuperării de creanțe și reducerii cheluielilor cu unele bunuri și servicii ,se vor putea achita restul datoriei până la sfârșitul anului 2018 in paralel cu plata dividendelor către Fondul Proprietatea.

II. ACTIVITATEA DE EXPLOATARE, ÎNTREȚINEREA ȘI REPARAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT NAVAL

Dincolo de unele aspecte pozitive ale evoluției principalilor indicatori economico-financiar care demonstrează o implicare activă în managementul companiei, nu se poate trece cu vederea faptul că se mențin serioase probleme în realizarea obiectului principal de activitate și anume asigurarea menținerii funcționalității infrastructurii portuare concesionate.

Cu toate eforturile depuse pentru creșterea resurselor financiare necesare realizării obiectului de activitate, compania nu reușește să contracareze efectele negative ale pierderilor suferite ca urmare a închiderii, la jumătatea anului 2013, a punctului de trecere cu bacul din portul Calafat și a diminuării drastice a traficului prin punctul de trecere din portul Bechet, ca efect al punerii în funcțiune a podului Vidin – Calafat

La preluarea mandatului am constatat că în ultimii 4 ani, activitatea de întreținere și reparații a infrastructurii portuare concesionate a fost aproape inexistentă.

Acest fapt se datorează absenței resurselor financiare necesare susținerii acestei activități. În aceste condiții în zone portuare în care construcțiile hidrotehnice sunt într-o stare avansată de degradare cum este cazul zonei de operare din portul Giurgiu-Ramadan și a celei din portul Drobeta Turnu Severin Comercial, am convenit cu operatorii care exploatează zonele respective să intervină pentru reabilitarea construcțiilor hidrotehnice și elementele de acostare prin surse proprii în cadrul obligațiilor contractuale de a realiza investiții și în completare în compensare cu o parte din chiria datorată.

Același mod de abordare l-am avut și în cazul asigurării dragajului de întreținere în Bazinul Plantelor – Port Giurgiu.

Este evident faptul că aceste soluții sunt circumstanțiale, de avarie și nu pot constitui o practică permanentă.

III. DEZVOLTAREA SI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT NAVAL

La preluarea mandatului compania avea în portofoliu următoarele propuneri de proiecte:

1. Proiectul „D.A.N.U.B.E. - Rețea de acces la Dunăre - Deblocarea circulației în Europa prin dezvoltarea în România a unei infrastructuri de porturi TEN-T de înaltă calitate în condiții economice optime” - Port Giurgiu

Lucrările propuse a se realiza:

- Lucrări de infrastructură portuară danele 1 și 2 și zona de racord cu terasamentul drumului în bazinul Veriga (L = 350,00 m);
- Reamenajare mol amonte de intrare în bazinul Veriga;
- Lucrări de infrastructură portuară danele 3 și 4 la frontul de la Dunăre (din aval spre amonte), în zona portuară „Ramadan” (L = 245,00 m);
- Lucrări de infrastructură portuară danele 9 și 13 la frontul de la Dunăre (amonte de danele reabilitate), în zona portuară „Ramadan” (L=650,00 m);
- Accesorii de acostare la fiecare dană.

Valoare investiție: 23.592.000 lei

Proiectul a fost depus la Ministerul Transporturilor în vederea finanțării în cadrul POS-T 2007-2013, cererea de finanțare a fost aprobată în data de 03.11.2014, dar nu a fost semnat contractul de finanțare.

Proiectul a fost propus la finanțare în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, începând cu anul 2017 urmând a fi depusă cererea de finanțare după apariția Ghidului Solicitantului. În urma apariției Ordonanței 63/2017 privind rectificarea bugetului de stat pe anul 2017, sumele prevăzute aferente anului 2017 au fost anulate.

2. Proiectul "Dezvoltare platformă multimodală în portul Giurgiu și conexiuni cu hinterland"

Pentru realizarea obiectivului propus de dezvoltare a portului Giurgiu ca platformă multimodală și realizarea conexiunilor cu hinterlandul, CN APDF SA Giurgiu , a propus realizarea unui proiect care să cuprindă următoarele lucrări noi:

Sector industrial în suprafață de 38,0 ha, care va cuprinde următoarele:

1. Bazin nou portuar (luciu de apă) în suprafață de 15,0 ha cu 6 dane în bazin + rampă RO-RO + 3 dane la Dunăre din care:

În bazin:

- 3 dane (danele 8-10) = terminal containere
- Rampă RO-RO (zona danelor 6-7) = terminal mărfuri generale
- 3 dane (danele 4-5 și 11) = terminal mărfuri de masă și cereale

La Dunăre:

- 3 dane (danele 1-3) = mărfuri generale
2. Racordul sectorului industrial la utilități (energie electrică, apă și canalizare)
 3. Racordul sectorului industrial la principalele rețele de transport:
 4. Racord rutier - 5 km la centura de vest a Municipiului Giurgiu
 5. Racord CF - 5 km la centura CF a Municipiului Giurgiu
 6. Rampă RO-LA de îmbarcare a vehiculelor rutiere pe transport feroviar
 7. În vederea realizării obiectivelor propuse prin proiect: terminal de containere, terminal mărfuri generale, terminal mărfuri de masă și cereale, rampă RO-LA, este necesară obținerea și achiziția terenului necesar în suprafață de 38,0 ha.
 8. Lucrări de recalibrare a gurilor de acces și a molurilor adiacente pentru Bazinul Veriga și Canalul Plantelor
 9. Asigurarea adancimilor la danele de operare prin realizarea unui complex de dragaj.

Valoare investiție: 423.970.000 lei

Cererea de finanțare în valoare de 8.969.886 lei aferentă studiului de fezabilitate pentru realizarea investițiilor sus menționate a fost depusă la Ministerul Transporturilor în vederea finanțării în cadrul Programului Operațional Sectorial Transport 2007-2013, aceasta fiind respinsă prin Nota nr.716/SESP/08.04.2016.

3. Proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T „ – Port Bechet

Lucrările propuse a se realiza:

- reabilitarea a două dane (2x130 ml) în prelungirea cheului vertical existent în zona aval;

Soluția constructivă este cheu vertical, soluție palplanșe metalice, inclusiv racordările laterale, la cota supraînălțată de 7.30 m, (estimativ) etiaj local.

Valoare investiție: 23.132.000 lei

Proiectul a fost depus la Ministerul Transporturilor în vederea finanțării în cadrul POS-T 2007-2013 cererea de finanțare a fost aprobată în data de 21.01.2015, dar nu a fost semnat contractul de finanțare.

Proiectul a fost propus la finanțare în cadrul POIM 2014 – 2020, începând cu anul 2017 urmând a fi depusă cererea de finanțare după apariția Ghidului Solicitantului. În urma apariției Ordonanței 63/2017 privind rectificarea bugetului de stat pe anul 2017, sumele prevăzute aferente anului 2017 au fost anulate.

4. Proiectul “Extinderea infrastructurii portului Calafat (Km 795) și sistematizarea dispozitivului feroviar al portului”

Lucrările propuse a se realiza:

- Refacerea cheului vertical din dana 4 pe lungimea de 100 m;
- Extindere cheu vertical la dana 4 pe lungimea de 30 m;
- Construcția danei 5 în lungime de 130 m;
- Lucrări de instalații electrice și alimentare cu apă.

Valoare investiție: 22.688.000 lei

Proiectul a fost depus la Ministerul Transporturilor în cadrul POS-T 2007-2013 fiind semnat contractul de finanțare, datorită faptului ca nu a putut fi atribuit contractul de lucrări, Ministerul Transporturilor a reziliat unilateral contractul de finanțare prin adresa nr.12505/17.02.2016.

Proiectul a fost propus la finanțare în cadrul POIM 2014 – 2020, începând cu anul 2017 urmând a fi depusă cererea de finanțare după apariția Ghidului Solicitantului. În urma apariției Ordonanței 63/2017 privind rectificarea bugetului de stat pe anul 2017, sumele prevăzute aferente anului 2017 au fost anulate.

5. Proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T „ - Port Corabia

Lucrările propuse a se realiza:

- Refacere zona de racord între danele 1 și 2, L = ~70,00 m;
- Lucrări de infrastructură portuară danele 2 – 5, L = 520,00 m;
- Supraînălțare danele 6 – 10, între cotele +5,50 - +7,00 m etiaj local Corabia, h = 1,50 m, L = 620,00 m;
- Accesorii de acostare la fiecare dană.

Valoare investiție: 24.494.000 lei

Proiectul a fost depus la MT în vederea finanțării în cadrul POS-T 2007-2013 cererea de finanțare a fost aprobată în data de 19.11.2014, dar nu a fost semnat contractul de finanțare. Proiectul a fost propus la finanțare în cadrul POIM 2014 – 2020, începând cu anul 2017 urmând a fi depusă cererea de finanțare după apariția Ghidului Solicitantului. În urma apariției Ordonanței 63/2017 privind rectificarea bugetului de stat pe anul 2017, sumele prevăzute aferente anului 2017 au fost anulate.

În prezent CN APDF SA Giurgiu nu are proiecte în implementare, studiile de fezabilitate nu sunt actualizate, ceea ce face ca cererile de finanțare să nu poată fi depuse într-un interval mai mic de un an de la deschiderea finanțării prin programul mai sus arătat.

Pentru urgentarea accesării fondurilor europene necesare reabilitării porturilor Giurgiu, Drobeta Turnu Severin , Corabia, Calafat, Cernavodă și etapa a II a Oltenița,

am solicitat și transmis Ministerului Transporturilor o notă de fundamentare pentru alocarea de la Bugetul de Stat a sumei de 3.200 mii lei necesară realizării studiilor de fezabilitate incluse în POIM.

Din pacate această sumă nu a fost alocată, ceea ce ne determină să găsim alte soluții ,dar care vor întârzia procesul de reabilitare a porturilor incluse în program.

IV. ACTIVITATEA ORGANIZATORICĂ ȘI DE PERSONAL

La preluarea mandatului de Director general am constatat grave dezechilibre în sistemul organizatoric al companiei, pe care le-am adus adus-o la cunoștință Consiliului de Administrație Comisia numită prin Decizia nr. 126 din 07.12.2017 în baza art.15 din Decizia Consiliului de administrație nr.15 din 22.11.2017 , a analizat sistemul organizatoric și de funcționare al companiei și a constatat următoarele :

a) structură organizatorică a C.N. APDF S.A. Giurgiu a fost aprobată în ședința consiliului de administrație din data de 08.09.2016.

Din nota de fundamentare nr. 4525 din 07.09.2016, realizată de S.C. TIE Consulting S.R.L., transmisă consiliului de administrație, s-a putut concluziona că, scopul modificărilor propuse l-a constituit:

- gruparea activităților înrudite, dar cu concentrare pe proces și mai puțin pe ierarhie, în scopul unei mai bune repartizări a muncii;
- integrarea diverselor activități, în scopul îndeplinirii unui obiectiv comun;
- realizarea unei comunicări mai rapide, în scopul responsabilizării salariaților și reducerii costurilor;

Propunerile de modificare a structurii organizatorice ar fi trebuit să se constituie ca o măsură de creștere a performanțelor economice a companiei, așa cum a dispus Adunarea Generală a Acționarilor, în urmă cu un an, prin Hotărârea nr. 8 din 20.11.2015, invocată de consultant ca principal argument în susținerea propunerilor sale.

b) Analiza activității companiei, după mai bine de un an de la reorganizarea sa, a scos în evidență faptul că, s-au manifestat deficiențe în modul de organizare a structurilor interne, de

realizare a comunicării în vederea executării atribuțiilor diferitelor structuri, în alocarea ineficientă a resurselor sau apariția unor sincopă cauzate de lanțul decizional inutil de complicat la nivelul structurilor interne.

c) Absența unui *Regulament de Organizare și Funcționare* care să fi concretizat modificările aduse structurii organizatorice, a accentuat și mai mult dezechilibrele din organizarea și funcționarea companiei.

d) Înființarea unor noi posturi de conducere precum *director exploatare, șef departament comercial, consilier director general*, dar și a altor posturi de execuție și ocuparea lor la scurt timp după aprobarea structurii organizatorice, a avut ca principal efect doar creșterea cheltuielilor de personal, care au depășit prevederile bugetare pentru anul 2016 și au pus presiune pe BVC 2017 având ca efect creșterea nejustificată a cheltuielilor de personal.

Conform notei de fundamentare, înființarea unor noi posturi, în condițiile menținerii celor 155 de posturi aferente vechii structuri organizatorice, a fost posibilă doar prin desființarea altor posturi.

Din păcate, posturile care au fost desființate, erau posturi de execuție care, în marea lor majoritate, au fost desființate fără nicio justificare obiectivă.

După aprobarea structurii organizatorice, nu au fost realizate procedurile prevăzute de legislația muncii pentru concedierea salariaților ale căror posturi au fost desființate și cărora nu le-au putut fi oferite alte posturi, conform pregătirii lor profesionale.

În aceste condiții, salariații ale căror posturi au fost desființate, și-au continuat activitatea în cadrul companiei.

e) De asemenea, la proiectarea noii structuri organizatorice, consultantul S.C. TIE Consulting S.R.L., nu a avut în vedere includerea posturilor pentru 3 (trei) salariați cărora, instanțele de judecată le-au dat câștig de cauză, prin pronunțarea unor decizii definitive de reintegrare în posturile deținute anterior concedierii lor.

În concluzie, conform celor prezentate anterior, susținerea consultantului cum că, prin modificările propuse, numărul de 155 de posturi se va menține neschimbat, s-a dovedit a fi nereală deoarece, numărul real de posturi este de 164.

Având în vedere deficiențele constatate în sistemul organizatoric al companiei, comisia numită prin Decizia nr. 126 din 07.12.2017 a companiei, a propus CA următoarele măsuri:

1. Reproiectarea structurii organizatorice,
2. Modificarea *ștatului de funcții*,
3. Modificarea *Regulamentului de Organizare și Funcționare*, .

La reproiectarea ROF s-a avut în vedere eliminarea sincopelor în funcționarea companiei prin definirea cu o mai mare rigurozitate a atribuțiilor și responsabilităților fiecărei componente ale structurii organizatorice. Totuși elementele de detaliu necesare responsabilizării salariaților și eliminării dezechilibrelor din sistemul organizatoric se vor regăsi în fișele de post, care vor fi reproiectate și în procedurile operaționale care trebuie revizuite. În prezent, ca urmare a aprobării Consiliului de administrație, măsurile sunt în implementare, urmând ca finalizarea întregii proceduri să se efectueze până la data de 15 mai 2018.

Director general

Alin GUȚU

