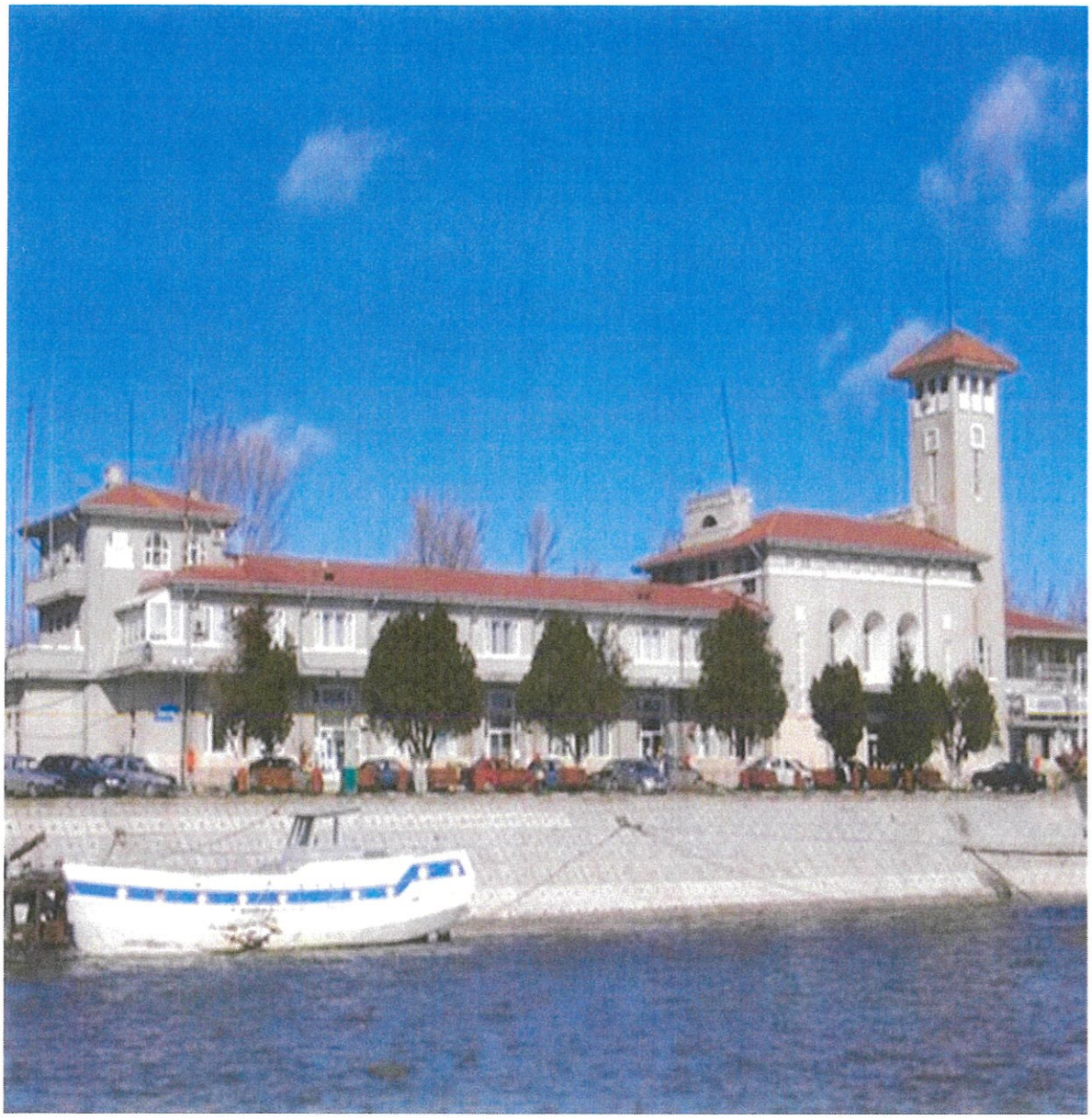

Normele de fundamentare a tarifelor

prestate de *C.N. Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. GIURGIU*,

pentru anul 2021

1. **Introducere**
   1.1.Cadrul normativ de organizare și funcționare al administrației
      1.1.1. Scurt istoric
      1.1.2. Acționariat
      1.1.3. Adunarea Generală a acționarilor
   1.2.Cadrul legal al normelor de fundamentare a tarifelor
   1.3.Descrierea CN APDF SA
      1.3.1. Sector de activitate
      1.3.2. Obiect de activitate
      1.3.3. Personal
      1.3.4. Indicatori de performanță
      Indicatori financiari
      Indicatori nefinanciari operaționali
   1.4.Guvernanță și strategie
      1.4.1. Strategia națională
      1.4.2. Strategii sectoriale
      1.4.3. Viziune și misiune
      1.4.4. Obiective, priorități, planuri strategice
      1.4.5. Analiză SWOT
2. **Politica comercială**
   2.1.Cerințe și ținte de profitabilitate
   2.2.Structura transportului
   2.3.Planuri de dezvoltare; priorități
   2.4.Finanțare și proiecte europene
   2.5.Operațiuni de întreținere reparații modernizare dezvoltare și menținere a caracteristicilor tehnice a infrastructurii portuare/ de cale navigabilă interioară.
3. **Resursele administrației**
   3.1.Descriere generală. Principii de funcționare
   3.2.Port Cernavodă; 3.2.1 Situația tehnică; 3.2.2. Situația juridică; 3.2.3. Activitatea și modul de operare
   3.3.Port- Complex portuar Călărași. 3.3.1 Situația tehnică; 3.3.2. Situația juridică; 3.3.3. Activitatea și modul de operare
   3.4.Port Ostrov- Regie. 3.4.1 Situația tehnică; 3.4.2. Situația juridică; 3.4.3. Activitatea și modul de operare
   3.5.Port Oltenița. 3.5.1 Situația tehnică; 3.5.2. Situația juridică; 3.5.3. Activitatea și modul de operare
   3.6.Port – Complex portuar Giurgiu. 3.6.1 Situația tehnică; 3.6.2. Situația juridică; 3.6.3. Activitatea și modul de operare
   3.7.Port Corabia. 3.7.1 Situația tehnică; 3.7.2. Situația juridică; 3.7.3. Activitatea și modul de operare
   3.8.Port Bechet. 3.8.1 Situația tehnică, 3.8.2. Situația juridică; 3.8.3. Activitatea și modul de operare
   3.9.Port Rast- punct de lucru. 3.9.1 Situația tehnică; 3.9.2. Situația juridică; 3.9.3. Activitatea și modul de operare
   3.10.Port Calafat. 3.10.1 Situația tehnică; 3.10.2. Situația juridică; 3.10.3. Activitatea și modul de operare
   3.11.Port Cetate. 3.11.1 Situația tehnică; 3.11.2. Situația juridică; 3.11.3. Activitatea și modul de operare
   3.12.Port Gruia-punct de lucru. 3.12.1 Situația tehnică; 3.12.2. Situația juridică; 3.12.3. Activitatea și modul de operare
   3.13.Port – Complex portuar Dr. Tr. Severin. 3.13.1 Situația tehnică; 3.13.2. Situația juridică; 3.13.3. Activitatea și modul de operare
   3.14.Port Orșova. 3.14.1 Situația tehnică; 3.14.2. Situația juridică; 3.14.3. Activitatea și modul de operare

3.15.Port Dubova-punct de lucru. 3.15.1 Situația tehnică; 3.15.2. Situația juridică; 3.15.3. Activitatea și modul de operare

3.16.Port Tișovița punct de lucru. 3.16.1 Situația tehnică; 3.16.2. Situația juridică; 3.16.3. Activitatea și modul de operare

3.17 Port Svinița-punct de lucru. 3.17.1 Situația tehnică; 3.17.2. Situația juridică; 3.17.3. Activitatea și modul de operare

3.18.Port Drencova punct de lucru 3.18.1 Situația tehnică; 3.18.2. Situația juridică; 3.18.3. Activitatea și modul de operare

3.19 Port Moldova Veche 3.19.1 Situația tehnică; 3.19.2. Situația juridică; 3.19.3. Activitatea și modul de operare

3.20.Port Baziaș-punct de lucru. 3.20.1 Situația tehnică, 3.20.2. Situația juridică, 3.20.3. Activitatea și modul de operare

3.21.Activitate de operare Trafic de marfă operată în anul 2019.
3.22 Rata de utilizare a infrastructurii portuare la data de 31.12.2019.

3.23. Servicii prestate
3.24.Servicii suport

4. Venituri
4.1.Structură, procente
4.2.Aplicarea tarifelor
4.3.Tarife actuale
4.4.Modalități de tarifare în prezent

5. Cheltuieli
5.1.Categorii de cheltuieli
5.2.Flota tehnică

6. Riscuri
6.1. Risc legislativ
6.2. Risc de fluctuație a volumului de trafic
6.3. Risc de contrapartidă
6.4. Riscul fluctuațiilor dobândă de finanțare și de curs valutar
6.5. Riscul operational

7. Norme de fundamentare a tarifelor portuare pentru anul 2021

8. Abrevieri

1. Introducere

1.1 Cadrul normativ de organizare şi funcţionare a CN APDF SA

Compania Naţională "Administraţia Porturilor Dunării Fluviale " SA Giurgiu (CN APDF SA), cu sediul central în municipiul Giurgiu, şoseaua Portului nr 1, judeţul Giurgiu, este o societate pe acţiuni, înfiinţată în baza Legii nr 31/1990 privind societăţile, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, a Hotărârii Guvernului nr.520/1998 privind înfiinţarea Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Dunării Fluviale – S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare şi îşi desfăşoară activitatea în conformitate cu legislaţia naţională în vigoare şi Actul constitutiv.

1.1.1 Scurt Istoric

Compania Naţională "Administraţia Porturilor Dunării Fluviale" S.A. Giurgiu a fost înfiinţată ca urmare a reorganizării fostei regii autonome A.P.D.F. (HG nr. 19/1991).

1.1.2 Acţionariat

CN APDF SA este o companie naţională cu forma juridică de societate comercială pe acţiuni, cu un capital subscris şi deţinut de statul român 80% şi Fondul Proprietatea 20% din acţiuni.

1.1.3 Adunarea Generală a Acţionarilor

Acţionarii îşi exercita drepturile în cadrul Adunării Generale a Acţionarilor, care reprezintă cel mai înalt organism decizional al societăţii.

Competenţele de aprobare ale Adunării Generale a Acţionarilor, condiţiile de organizare şi de validitate a şedinţelor acestora sunt stabilite în Actul Constitutiv al societăţii, în conformitate cu reglementările aplicabile, şi se completează cu prevederile legale incidente.

1.2 Cadrul legal al normelor de fundamentare a tarifelor

Normele-cadru privind fundamentarea tarifelor pentru serviciile efectuate de CN APDF SA au fost elaborate în conformitate cu prevederile OG nr. 22/1999, republicată, cu modificările şi completările ulterioare şi ale HG nr.520/1998, cu modificările şi completările ulterioare.

Prezentele norme-cadru supuse avizării Consiliului de Supraveghere din Domeniul Naval reglementează fundamentarea tarifelor practicate de CN APDF SA pentru serviciile prestate.

La baza fundamentării tarifelor care fac obiectul activităţii CN APDF SA stau datele înregistrate în contabilitatea companiei.

1.3. Descrierea CN A.P.D.F. S.A.

CN APDF SA se află sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor administrează şi exploatează bunurile din domeniul public al statului ce fac obiectul contractului de concesiune nr. LO/3898/15.10.2008 precum şi bunurile imobile din domeniul privat al companici.

CN APDF SA îndeplineşte funcţia de autoritate portuară în cadrul zonei sale de activitate, compania aplică politicile portuare şi programele de dezvoltare a infrastructurilor portuare stabilite de Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor, asigură funcţionalitatea porturilor şi a infrastructurii de transport naval, bunuri proprietate publică a statului sau aflate în patrimoniul propriu.

Compania Naţională Administraţia Porturilor Dunării Fluviale SA este structurată în subunităţi funcţionale: agenţii şi puncte de lucru. Sediul central al companiei se află în municipiul Giurgiu, şoseaua Portului, nr. 1.

Porturile, a căror infrastructură de transport naval este administrată de CN APDF SA, se află în limitele mai multor judeţe respectiv, Constanţa, Călăraşi, Giurgiu, Olt, Dolj, Mehedinţi şi Caraş-Severin.

1.3.1 Sectorul de activitate

Domeniul de activitate: "Activităţi anexe pentru transporturi" - cod CAEN 522.

Activitatea principală: "Activităţi de servicii anexe transporturilor pe apă" cod CAEN 5222

1.3.2 Obiectul de activitate

CN APDF SA, în conformitate cu Statutul companiei, are următoarele atribuţii principale:

Obiectul de activitate al companiei constă, în principal, în:

-asigurarea tuturor serviciilor publice portuare, direct sau prin concesionare;

-preluarea reziduurilor, apelor uzate şi gunoaielor de la nave;

-salubrizarea şi depoluarea acvatoriilor portuare, preluarea gunoiului de la agenţii economici care desfăşoară activităţi în porturi;

-semnalizarea şi balizarea acvatoriilor portuare şi a şenalelor de acces în porturi, semnalizarea, menţinerea funcţionalităţii şi iluminarea drumurilor de circulaţie, a pasarelelor, podeţelor şi intrărilor în porturi în zonele unde acestea aparţin companiei;

-menţinerea functionalităţii tuturor construcţiilor hidrotehnice portuare şi de apărare a porturilor;

-asigurarea adâncimilor de navigaţie în danele de operare şi în bazinele portuare;

-întreţinerea şi repararea bunurilor aparţinând domeniului public al statului, care i-au fost concesionate de Ministerul Transporturilor Infrastructurii şi Comunicaţiilor, şi a bunurilor proprietate a companiei;

- asigurarea utilizării de către terţi a infrastructurilor de transport fluvial, bunuri proprietate publică a statului, prin contracte de concesiune, închiriere sau prin asociere;

-refurnizarea de apă şi energie electrică tuturor agenţilor economici care desfăşoară activităţi în porturi;

-efectuarea controlului pietonal şi auto pe teritoriile portuare;

-avizarea studiilor şi proiectelor privind dezvoltarea sau modificarea infrastructurilor portuare, precum şi a proiectelor de dezvoltare şi modernizare a suprastructurilor portuare, propuse de agenţii economici care îşi desfăşoară activitatea în porturi;

-centralizarea informaţiilor referitoare la traficul de mărfuri şi de nave;

-prestarea de servicii cu maşini, utilaje, nave şi instalaţii proprii;

-punerea la dispoziţia agenţilor economici, pe bază de contract, a construcţiilor hidrotehnice pentru acostarea navelor;

-elaborarea programelor anuale şi de perspectivă pentru lucrări de întreţinere, reparare şi modernizare a bunurilor aparţinând domeniului public al statului şi a bunurilor proprietate a companiei;

-avizarea proiectelor de construcţii şi instalaţii în apropierea zonelor portuare care ar putea afecta activitatea porturilor;

-elaborarea tarifelor pentru toate facilităţile şi serviciile cuprinse în obiectul de activitate.

În obiectul de activitate al companiei se regăsesc şi următoarele activităţi, autorizate din punct de vedere al Protecţiei Mediului în porturile Giurgiu , Dr.Tr.Severin, Călăraşi Industrial şi Cernavodă, certificate SRAC-IQNet – ISO 9001/2008 privind Sistemul de Management al Calităţii, respectiv, ISO 14001/2005 privind Sistemul de Management de Mediu:

* asistenţa navelor la operarea mărfurilor periculoase;
* preluarea reziduurilor şi a apelor uzate de la nave;
* preluarea gunoiului şi a resturilor menajere de la nave;
*intervenţii în cazul poluării accidentale a apelor Dunării fluviale.

certificate SRAC-IQNet – ISO 9001/2008 privind Sistemul de Management al Calităţii, respectiv, ISO 14001/2005 privind Sistemul de Management de Mediu:
* asistenţa navelor la operarea mărfurilor periculoase;
* preluarea reziduurilor şi a apelor uzate de la nave;
* preluarea gunoiului şi a resturilor menajere de la nave;
*intervenţii în cazul poluării accidentale a apelor Dunării fluviale
Aceste activităţi presupun preluare/ depozitare temporară/ tratare/ valorificare/eliminare deşeuri.

1.3.3. Personal

Modul de organizare a companiei, interdependenţele între diferitele departamente, subordonările ierarhice şi principalele responsabilităţi ale fiecărui departament sunt stabilite prin Regulamentul de Organizare şi Funcţionare, precum şi în normele şi procedurile de lucru specifice, conform Sistemului de Management Integrat.

Structura de personal la 31.12.2019 se prezintă astfel:
Personal de CONDUCERE: 13
Personal TESA: 87
Personal MUNCITORI: 64
TOTAL -164, locul muncii, fiind distribuit astfel:

LOCUL MUNCII	CONDUCERE	TESA	PERSONAL EXECUŢIE
SEDIUL CENTRAL	11	42	16
AGENŢIA DR. TR. SEVERIN	2	14	14
AGENŢIA CĂLĂRAŞI	1	8	8
PUNCT DE LUCRU CERNAVODĂ	0	5	8
PUNCT DE LUCRU OLTENIŢA	0	4	1
PUNCT DE LUCRU CORABIA	0	1	0
PUNCT DE LUCRU BECHET	0	7	3
PUNCT DE LUCRU CALAFAT	0	3	4
PUNCT DE LUCRU CETATE	0	1	0
PUNCT DE LUCRU ORŞOVA	0	5	1
PUNCT DE LUCRU DUBOVA	0	2	0
PUNCT DE LUCRU MOLDOVA VECHE	0	2	1
TOTAL	14	94	56
TOTAL GENERAL 164 PERSOANE			

1.3.4 Indicatori de performanță

1) **Indicatori financiari**

a) fluxul de numerar operațional calculat pe angajat

CFO =(RN + CHAMO)/ nr. Angajați

CFO = reprezintă capacitatea potențială de finanțare viitoare a întreprinderii, de remunerare a investițiilor viitoare. Se mai numește și cash-flow de exploatare.

RN – rezultatul net reprezintă profitul net după acoperirea pierderilor din anii precedenți, participarea salariaților la profit și distribuirea de dividende cuvenite acționarilor(MTIC și Fondul Proprietatea).

CHAMO – cheltuiala cu amortizarea ajustată cu amortizarea imobilizărilor provenite din fonduri nerambursabile UE.

b) Marja profitului net – profitabilitatea activității dintr o perioadă

MPN = PROFIT NET/CIFRA DE AFACERI*100

c) Lichiditatea curentă= activele circulante disponibile (stocuri, creanțe, investiții pe termen scurt, disponibilități bănești)/datorii curente.

d) Productivitatea zilnică a muncii

WZ= cifra de afaceri/numărul mediu de zile lucrate într-un an * nr. mediu angajați.

2) **Indicatori nefinanciari**

*Îmbunătățirea performanțelor financiare prin optimizări de procese, eficientizare activități, reducere cheltuieli.

Acțiuni specifice:

- Analiza proceselor, categoriilor de cheltuieli și optimizarea acestora

Rezultate așteptate:

- Reducerea costurilor și îmbunătățirea performanțelor financiare ale Companiei

* Revizuirea politicii de tarife

Acțiuni specifice:

- Conceperea unei noi grile de tarife

Rezultate așteptate:

- Creșterea profitabilității Companiei;
- Asigurarea unui cash flow constant pozitiv;
- Asigurarea cashului intern pentru finanțarea investițiilor.

* Optimizarea structurii de capital, prin utilizarea de surse împrumutate pentru finanțarea investițiilor:

Acțiuni specifice:

- Contractarea de împrumuturi bancare

Rezultate așteptate:

- Finanțarea proiectelor de investiții și derularea rapidă a acestora

1.4. Guvernanță și strategie

1.4.1. Strategie națională

Strategia companiei trebuie aliniată strategiei naționale în domeniul transporturilor și infrastructurii. Aceasta strategie este elaborată de Ministerul Transporturilor Infrastructurii si Comunicațiilor și asumată de Guvernul Romaniei.

Astfel, în Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007 2013 si 2020, 2030 elaborată în martie 2008 sunt prevazute direcții prioritare strategice cum ar fi:

Modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de transport naval;

- Asigurarea siguranței traficului;

- Consolidarea porturilor ca centre logistice intermodale.

Pentru realizarea acestor priorități se au în vedere următoarele:

- Realizarea graduală a proiectelor pe Coridorul VII ce contribuie la asigurarea condițiilor de navigație pe tot parcursul anului pe Dunărea fluvială;

Atragerea fluxurilor de marfă pe Dunărea fluvială prin activități de promovare a transportului pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport naval și a serviciilor conexe activității de transport naval;

- Promovarea folosirii transportului pe căile navigabile interioare ca opțiune de transport complementară celui rutier, oferind alternative de transport competitive în lanțul logistic „door to door";

- Realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a porturilor fluviale;

- Dezvoltarea structurării funcționale a porturilor pentru transformarea lor în centre logistice și integrarea lor în sistemul de transport intermodal, într-un cadru echilibrat de cooperare și concurența loială inter portuara (având în vedere: potențialul actual și în perspectivă al porturilor, zona de influență geografică, strategiile în domeniul traficului - specializare și diversificare - și ale dezvoltării funcționale - export în raport cu tendințele actuale și de perspectivă ale pieței);

- Dezvoltarea serviciilor de informare fluvială (RoRIS – „Romanian River Information Services");

Dezvoltarea infrastructurii de transport naval în vederea creșterii activității de transport naval pe căile navigabile interioare.

1.4.2. Strategii sectoriale

Dezvoltarea infrastructurii de transport naval în vederea realizării de terminale specializate;

- Realizarea cadrului legal pentru ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile la care Romania este parte;

- Dezvoltarea și modernizarea sistemelor de transport rutier și feroviar din porturi;

- Contribuția la diminuarea presiunii impuse de creșterea transportului rutier pe axele principale pe care se realizează relațiile comerciale cu restul Europei și, în special, țările UE prin promovarea transportului pe căile navigabile interioare;

- Îmbunătățirea siguranței vieții omenești și a bunurilor transportate pe căile navigabile, prin formarea profesională continuă a personalului navigant, conform standardelor internaționale de pregătire, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, cerute de Conventia STCW '78, cu amendamentele în vigoare, convenție la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992.

Atingerea obiectivelor strategice în acest domeniu presupune o cooperare foarte bună cu:

- Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor;

- Companiile naționale și administrațiile portuare aflate în subordinea Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor;

- Autoritățile publice centrale și locale.

Rețeaua de căi navigabile în UE cuprinde circa 37.000 km căi navigabile interioare, în 20 de state membre; 12 state membre sunt direct interconectate prin intermediul căilor navigabile interioare. Deși acest lucru reprezintă doar un procent modest din rețeaua globală de transport și de activitate a UE, rămâne un formidabil volum de mărfuri transportate într-o rețea cu o capacitate de rezervă uriașă capabilă să atenueze cele mai aglomerate parți ale rețelei de autostrăzi și ale rețelei feroviare a UE.

În cursul unui an mediu, aproximativ 140 miliarde tone-kilometri de transport de muncă se efectuează pe căile de navigație fluviale, transportul fiind de aproximativ 500 de milioane de tone de marfă

Cartea albă privind transporturile stabilește obiectivul global al UE de reducere a emisiilor gazoase cu efect de seră legate de transport cu 60% până în 2050, în același timp cu acomodarea cererii în creștere preconizată de mobilitate. Se recunoaște de altfel că acest obiectiv poate fi atins numai în cazul

în care toate modurile de transport contribuie cu cele mai bune de abilități ale lor la sistemul de transport integrat și durabil al viitorului.

Un studiu contractat de către Comisia Europeană caracterizează transportul pe căile fluviale prin costurile scăzute de transport, capacitatea mare de transport, fără congestii, consum redus de energie și o amprentei de carbon, nivelurile scăzute de zgomot, precum și servicii de transport în condiții de siguranță și securitate. Având în vedere perspectivele de creștere a transportului de marfă ări de saturație a rețelelor rutiere și feroviare, rămâne necesar să se utilizeze mai mult căile de navigație fluvială.

Cu toate acestea, in contradictie cu dezvoltarea dorita, ponderea modala a transportului fluvial in ultimul deceniu, a fost in declin continuu si perspectiva pe termen mediu si pe termen lung in ceea ce priveste ponderea modala sunt de asemenea negative Intr-adevar, modurile de transport rutier si feroviar sunt de asteptat sa creasca mai rapid decat acest mod de transport.

O a doua preocupare majora adusa de studiu este de progresul precar realizat privind reducerea emisiilor de poluanti in aer de nave, cum ar fi oxizii de azot si de alte particule. Deja astazi transportul rutier de marfa utilizeaza motoare mai moderne si mai curate decat cele utilizate de transportul fluvial.

Este numai datorita avantajului sau de scara fata de transportul rutier, ca in multe cazuri emisia pe tona-km nu depaseste pe cea a transportului rutier Toate acestea, se asteapta ca, in 2020, ca urmare a modernizarii rapide a flotei de camioane din Europa, emisiile per tona-km pentru transportul rutier vor fi, in multe cazuri, mai bune decat pentru transportul fluvial.

1.4.3. Viziune și misiune

Viitorul cailor de navigatie fluviale, astfel cum se prevede prin politica revizuita TEN-T (Retelele Transeuropene de transport), consta in capacitatea lor de a fi pe deplin integrate intr-o resursa eficienta si multimodala ale retelelor TEN-T. Acestea, la randul sau, ar putea oferi o perspectiva stabila pentru sectorul de navigatie fluviala si duce la incredere pentru investitii si crestere economica in viitor. Serviciile Comisiei Europene intentioneaza sa evalueze in mod regulat progresul punerii in aplicare si sa evalueze daca initiativele specifice sunt necesare si suficiente pentru a obtine o stare buna de navigare.

1.4.4. Obiective, priorități, planuri strategice

Compania este administrata in prezent in sistem unitar de catre un Consiliu de administratie format din 7 membri. Conducerea executiva este asigurata de catre directorul general si directorii departamentelor functionale.

Strategia pe termen mediu va viza imbunatatirea modelului de management al firmei prin:

- Revizuirea actului constitutiv pentru implementarea standardelor de buna practica in domeniul guvernantei corporative;

- Revizuirea regulamentelor interne, a normelor si procedurilor de lucru pentru atingerea excelentei organizationale;

Implementarea unui sistem transparent si eficient de luare a deciziilor, de implementare a acestora si monitorizare a rezultatelor;

- Politici adecvate de management al riscurilor si imbunatatirea controalelor interne.

Strategia in acest domeniu va viza si revizuirea structurii de organizare pentru a putea face fata mai bine implementarii planurilor de actiune strategic prin:

- Ajustari functionale de inter-dependenta intre diverse functiuni din cadrul companiei,

Dezvoltarea abilitatilor in domeniul managementului de proiect pentru nivelele intermediare (coaching, cursuri de specialitate, rotatie etc);

- Dezvoltarea departamentului de raportari financiare si controlling (pregatire situatii financiare IFRS, planuri de afaceri si bugete multi-anuale etc).

Introducerea unui sistem modern de evaluari interne, planuri de dezvoltare cariera, promovare si retentie concomitent cu revizuirea politicii de personal (remunerare, angajare etc);

- Analiza gradului de incarcare a muncii si productivitatii;

- Specializarea personalului redundant, daca este cazul, in domenii colaterale si/sau redistribuirea in zone cu deficit de personal.

Disciplină şi autoritate - vor fi instituite criterii de performanţă pentru persoanele care exercită prerogative manageriale, care îi vor responsabiliza pe aceştia inclusiv pentru comportamentul personalului subordonat;

Evitarea conflictului de interese – administratorii se vor asigura de faptul că deciziile adoptate de către manager nu sunt subiective şi nu intră sub incidenţa conflictelor de interese.

- **Creşterea performanţei operaţionale**

Performanta operationala poate fi atinsa prin:

- Implementarea programelor de investitii;
- Realizarea si planificarea mentenantei la infrastructura;
- Planificare si urmarire bugetara la nivel detaliat;
- Optimizare fluxuri si procese;
- Motivarea adecvata a personalului, recunoasterea performantei.

- **Îmbunătăţirea performanţei profesionale**

Compania isi va concentra eforturile asupra dezvoltarii competentelor angajatilor, cresterea eficientei resurselor umane si promovarea lucrului in echipa, pentru a raspunde cerintelor generate de noile investitii, nivelul de performanta in crestere si exigentele clientilor.

De asemenea se va urmari imbunatatirea randamentului fiecarui angajat, a comportamentului sau profesional si, implicit, cresterea performantelor resurselor umane ale organizatiei, respectiv cresterea productivitatii muncii.

Prin dezvoltarea unui sistem eficace de management al performantei resurselor umane se va corela eficienta profesionala cu obiectivele si valorile societatii.

Obiectiv strategic specific privind : asigurarea măsurilor necesare recrutării şi selectării personalului care să ofere, în funcţie de nevoile companiei, combinaţia adecvată de competenţe tehnice şi potenţial de a-şi dezvolta cunoştiinţele şi calităţile personale corespunzătoare, pentru a susţine şi dezvolta compania în viitor.

Obiectiv strategic specific privind: asigurarea unui sistem operaţional de evaluare a performanţei profesionale a personalului, care să încurajeze şi să identifice buna performanţă şi totodată să depisteze zone cu performanţă scăzută astfel încât să poată fi adoptate masuri corective adecvate.

Obiectiv strategic specific privind: asigurarea existenţei unor posibilităţi reale de promovare, în vederea susţinerii companiei în procesul de motivare şi menţinere a personalului.

Obiectiv strategic specific privind: diseminarea unui Cod etic eficace, care să fie aplicat consecvent şi care să aibe rolul unei reale surse de orientare pentru întregul personal.

Obiectiv strategic specific privind: asigurarea unui sistem IT eficient pentru resursele umane, care să susţină conducerea instituţiei în implementarea strategiei şi a activităţilor privind resursele umane.

Obiectiv strategic specific privind: asigurarea unui sistem eficient şi bine organizat de pregătire care să răspundă cerinţelor de dezvoltare profesională a personalului CN.APDF.SA Giurgiu, oferind o gamă largă de oportunităţi de pregătire, corespunzător nevoilor de pregătire atât ale companiei cât şi ale fiecărui angajat al acesteia.

Obiectiv strategic specific privind: asigurarea unei structuri organizatorice adecvate şi eficiente, care să răspundă nevoilor companiei privind resursele umane.

- **Măsuri strategice :**

1. Asigurarea selecţiei de personal nou adecvat, implementând un regim de examinare corespunzător, prin care să se verifice întregul domeniu de competenţe necesar ocupării posturilor vacante.
2. Modificarea procesului de recrutare, astfel încât structura noilor angajaţi să reflecte nevoile curente ale CN.APDF.SA Giurgiu.

3. Modernizarea sistemului de evaluare astfel încât să devină un instrument mai eficient pentru încurajarea bunei performanţe şi pentru identificarea slabei performanţe.

4. Asigurarea condiţiei ca promovarea să se facă în funcţie de performanţă, astfel încât sa se răspundă necesităţilor CN.APDF.SA Giurgiu, pe termen scurt, mediu şi lung, în modul cel mai adecvat

5. CN.APDF.SA Giurgiu va avea în vedere motivarea şi recompensarea bunei performanţe prin stimulente non salariale.

6. Monitorizarea implementării Codului Etic şi consolidarea legăturii între acesta şi procesul disciplinar.

7. Actualizarea programei cursurilor, astfel încât acestea să reflecte în măsură mai mare nevoile companiei

8. Utilizarea deplină a infrastructurii de comunicare pentru a asigura o pregătire profesională în cele mai eficiente moduri.

9. Asigurarea existenţei şi funcţionării unui sistem de resurse umane şi de salarizare eficient şi integrat.

1.4.5. Analiza SWOT

Favorabil pentru atingerea obiectivului	**Advers pentru atingerea obiectivului**
Puncte tari	**Puncte slabe**
- arie de acoperire a celei mai mari parţi din Dunăre, gestionarea unui numar mare de porturi si existenţa unei infrastructuri instituţionale minime in mai multe locaţii pe Dunăre; - existenţa unui cadru de organizare adecvat; -asumarea la nivel organizaţional al rolului important pe care porturile ADPF le au in reţeaua TEN-T; - deschidere pentru dezvoltarea rolului instituţional la nivel european; – participarea la structuri asociative precum UPIR sau FEPI; - infrastructura minimală existentă; - dotare minimă necesară pentru indeplinirea atribuţiilor; - dezvoltarea infrastructurii se poate face direct adaptat la noile obiective si tendinţe în domeniul transportului fluvial; - tradiţia şi experienţa în domeniul operaţiunilor portuare şi a celor conexe realizate, - programele de investiţii ce vor genera venituri pe termen lung, o bună parte din acestea sunt fiinanţate prin subvenţii publice şi finanţare europeană; - şapte din porturile aflate sub autoritatea APDF sunt porturi TEN-T care au potenţial pentru dezvoltarea transporturilor inter/co-modale;	- lipsa/insuficienţa unor documente programatice la nivel naţional, pe termen lung; - lipsa unei viziuni de dezvoltare instituţională pe termen lung, la nivel naţional; - lipsa unei tradiţii in abordarea inter-modală tipurilor de transport; - procesul început de privatizare, ce se desfăşoară extrem de lent; - zona mare de autoritate sau responsabilitate a APDF impune o mare flexibilitate a organizaţiei; - capacitate scazută de corelare a responsabilităţilor ce revin din domenii complementare altor instituţii de la nive local – de exemplu managementul resurselor de apa; - inexistenţa in structura organizaţională a unor departamente dedicate dezvoltării politicii de transport fluvial; – relaţia cu autorităţile locale sau cu instituţii/structuri de CDI; - cadrul legislativ precar in sectorul PPP; - corelarea insuficientă a resurselor si calităţii infrastructurii cu tendinţele de dezvoltare ale transportului fluvial; - dotarea insuficientă a porturilor pentru serviciile pe care le prestează în prezent; - dotare insuficientă pentru transport co-modal; - flota (nave, echipamente ale ADPF-ului) învechită,

- APDF are şansa unei infrastructuri care permite, in baza unei analize atente, o dezvoltare de tip inter/co-modal; situaţie financiara bună - lipsa indatorării si rezerve de cash ce pot permite finanţarea unor programe de investiţii - existenţa cadrului legal favorabil prestării serviciilor in sistem inchis (monopol); - infrastructura si dotarea minima necesară,	- investiţii scazute in imbunatăţirea infrastructurii portuare; - personal fluctuant, din cauza nivelului salariilor si dificultaţii/multitudinii responsabilitaţilor; - lipsa corelării dezvoltării infrastructurii la nivelul comunitaţilor locale de pe langa porturi, cu infrastructura portură; - capacitate insuficientă de reacţie in cazul problemelor de mediu, având in vedere potenţialul maxim de trafic al Dunării; - lipsa de atribuţii in dezvoltarea locală, dezvoltarea portului fiind intrinsec legata de dezvoltarea comunitaţii in care se afla situat; - dezvoltarea transportului inter/co-modal in România este înca in faza de început; - slaba dezvoltare a transportului feroviar sau aerian care ar putea constitui căi de legatură pentru transportul fluvial; lipsa corelării dezvoltării economice cu dezvoltarea unui anumit tip de transport, mai putin poluant; - grad relativ redus de utilizare a patrimoniului (existenţa unor active neutilizate/ redundante) - reducerea alocaţiilor bugetare (subvenţii pentru investiţii) pentru susţinerea programelor de investiţii - dependenţa ridicată de evoluţia altor industrii (agricolă, metalurgică, construcţii etc), crează variabilitate (riscul afacerii) şi ciclicitate - infrastructura uzată şi nefinalizată in unele cazuri ce necesită resurse financiare consistente pentru finanţarea proiectelor de investiţii - gama de servicii limitată; - calitatea serviciilor poate fi îmbunătăţită; -lipsa corelării cu alte structuri/instituţii similare din alte zone ale Dunării pentru ăasigurarea integrata a serviciilor de siguranţă in trafic;
Oportunităţi	**Ameninţări**
- sectorul fluvial este tot mai important in dezvoltarea transporturilor in Uniunea Europeana, politicile de profil evidentiind acest aspect, - necesitatea corelării aspectelor referitoare la sectorul de transporturi fluviale cu politica	- cadrul legal insuficient in ceea ce priveşte zonele portuare, in special a ceea ce afectează regulamentul economico-financiar de planificare si gestionare a domeniului public şi de prestare de servicii portuare;

europeana in domeniu – oportunitatea promovării unor noi orientări politice; - existenţa unor finanţari disponibile pentru dezvoltare instituţională; - existenţa unor surse variate de finanţare; - posibilitatea de a accesa fonduri europene in baza POS Transport; - obţinerea finanţării in cadrul programului TEN-T creşterea importanţei Dunării, ca artera de transport – coridor pan-european VII si axa TEN-T 18; - incurajarea dezvoltării transportului co-modal in vederea reducerii traficului rutier şi deci a scăderii poluării; - noile orientări la nivel european confera un avantaj zonelor ne-dezvoltate, care au şansa acum sa adopte cea mai bună varianta; - incurajarea si susţinerea atat la nivel naţional cât şi european a parteneriatelor cu structuri de CDI care pot aduce o contribuţie esenţială in dezvoltarea transportului inter/co-modal; - incurajarea si susţinerea atat la nivel naţional cât şi european a parteneriatelor cu structuri de CDI care pot aduce o contribuţie esenţiala in dezvoltarea transportului inter/co-modal; -preocupari la nivel european pentru implementarea sistemelor VTMIS si RIS care vor duce la creşterea calităţii serviciiilor; - participarea la proiectele finanţate prin programul SEE; - existenţa unor studii realizate la nivel european – COLD, ce se constituie in baza de fundamentare pentru dezvoltarea serviciilor; - fonduri disponibile pentru imbunatăţirea serviciilor;	- capacitatea scazuta de adaptare a instituţiilor/organizaţiilor româneşti din domeniu la evoluţia şi tendinţele specifice va duce la evitarea Dunării, ca şi cale de transport; - dezvoltarea dezechilibrată a tipurilor de transport; - accesibilitate redusă in porturi de pe căi de transport rutier sau feroviar; - specialiştii in domeniul transporturilor sunt din ce in ce mai puţin numeroşi, unitaţile de invaţământ in domeniu fiind din ce in ce mai puţine; - stabilirea arterelor si a tipurilor de transport in diverse zone ale Europei, fără ca România să fie activ participantă, poate duce la evitarea zonei româneşti a Dunării şi deci la imposibilitatea dezvoltării acestui sistem de transport - prestarea de servicii de mai bună calitate pe alte tipuri de transport poate scoate transportul fluvial pe Dunăre de sub atenţia operatorilor economici; - Reducerea ritmului de dezvoltare economică ce va atrage scăderea traficului de mărfuri cu consecinţe directe in veniturile societaţii - Concurenţa transportului rutier si feroviar - Inexistenţa sau dificultatea obţinerii resurselor financiare necesare pentru finanţarea obiectivelor de investiţii propuse - Reducerea sprijinului prin programe cu fonduri europene nerambursabile pentru susţinerea investiţiilor - Riscurile de mediu, riscurile de exploatare (accidente, avarii in exploatare)

2. Politica comercială

2.1. Corinţe şi ţinte de profitabilitate

Obiectivele centrale sunt:

- De a ne îngriji de dezvoltarea căilor interioare de transport şi de creşterea cotei alocate transportului de mărfuri;
- De a îmbunătăţi mai apoi siguranţa şi eficienţa căilor de transport interioare;
- De a crea o piaţă transparentă şi integrată a transporturilor Pan Europene pe căile navigabile interioare, bazată pe principiile reciprocităţii, a libertăţii navigaţiei, a competiţiei corecte şi a tratamentului egal pentru toţi utilizatorii căilor interioare de navigaţie.

Pentru realizarea acestor obiective, cooperarea Pan – Europeană dintre guverne şi organizaţiile internaţionale trebuie intensificată având în vedere realizarea următoarelor acţiuni.

- De a dezvolta o rețea de căi de navigație modernă, eficientă în relația cu mediul înconjurător, ca o condiție esențială pentru promovarea căilor navigabile interioare de transport, ca de altfel și pentru îmbunătățirea transporturilor fluviale;
- De a dezvolta terminalele de transport combinate cu scopul măririi căilor interioare de navigație și pentru o mai bună integrare în lanțul transporturilor combinate;
- De a dezvolta scheme de finanțare alternative, incluzând cofinanțarea, parteneriatele public – private, de a finanța îmbunătățirea infrastructurii căilor interioare de transport pe apă, implicând în cel mai larg mod posibil și beneficiarii acestor îmbunătățiri;
- De a suporta eforturile guvernelor cu privire la dezvoltarea de legături între Dunăre, Oder și Elba.

2.2. Structura transportului

Transportul fluvial are avantajul major al posibilitatii de transport cantitati mari, fiind astfel mai eficient din punct de vedere al costurilor. Durata de transport este principalul sau dezavantaj. Datorita avantajelor legate de costurile reduse de transport precum si poluarea redusa, politicile europene in domeniul transporturilor incurajeaza utilizarea transportului fluvial alaturi de cel feroviar in detrimental transportului rutier.

Dezvoltarea cailor interioare de navigatie si a transportului intermodal pe Dunare constituie prioritate a politicii europene in domeniul transporturilor.

Cererea de servicii de transport este puternic influentata de volumul de marfuri transportat, depinzand in general de evolutia PIB-ului, mai precis al unor ramuri ale economiei.

Traficul fluvial de mărfuri operat în anul 2019 în porturile administrate de CN APDF SA Giurgiu este de 3.548.268 tone, iar până la 31.07.2020 traficul de mărfuri operate este de 2.001.029 to.

Având în vedere condițiile economico-sociale prezente generate de impactul virusului SARS- COV 2 asupra economiei mondiale anticipăm o scădere a traficului de mărfuri în anul 2020 comparativ cu anul 2019, scădere care se va reflecta și în traficul de marfă al anului 2021.

Diminuarea traficului de marfă va fi influențată și de efectele secetei din anul 2020, producția de cereale a anului 2020 fiind grav afectată.

Față de cele arătate anticipăm pentru anul 2021 un trafic de marfă cel puțin la nivelul anului 2020.

2.3. Planuri de dezvoltare; priorități.

- Menținerea unui grad ridicat de operabilitate a infrastructurii de transport existente;
- Realizarea programelor investiționale destinate modernizarii infrastructuri;
- Menținerea si creșterea atractivitații utilizarii infrastructurii de transport naval;
- Marketing adecvat al serviciilor prestate de companie;
- Grad ridicat de absorbție a fondurilor europene alocate sectorului de transport, mediu etc.

-Excelența operaționala prin adaptarea organizaționala, imbunatațirea proceselor, guvernanța corporativă sănatoasă.

- Eventualele facilități comerciale si financiare acordate armatorilor și operatorilor portuari pentru stimularea traficului fluvial si creșterea veniturilor companiei.

Activitatea companiei depinde intr-o mare masura de evolutia traficului de marfuri. Diverse studii realizate de organisme de profil indica o rata de crestere multianuala a traficului de marfuri de circa 3,5 – 4,5%. Din păcate, nu exista un studiu recent asupra evoluției traficului de mărfuri care să ne permită o abordare exactă a activității companiei pentru consolidare a poziției pe piața serviciilor portuare. In cateva state europene, volumul marfurilor transportate pe caile de navigatie fluviale, este cu mult mai mare decat cele transportate pe calea ferata (Olanda) sau aproape 90% din acestea (Germania). Consideram ca există un potential real si in Romania pentru dezvoltarea pietei, unde siguranta si nu viteza transportului este dorita. De asemenea, tansportul combinat este cheia pentru utilizarea mai intensa a transportului fluvial.

CN APDF SA Giurgiu nu poate influența evoluția traficului de mărfuri – strans legată de evoluția economiei romanești si a celei europene, dar pot fi aplicate programe de stimulare a traficului prin politici de tarife adecvate, imbunatațirea și extinderea infrastructurii existente.

2.4.Finanțare și proiecte europene

Scurtă prezentare a programelor desfășurate și a stadiilor de realizare:

CN APDF SA Giurgiu a avut prevăzut în Programul de Investiții pe anul 2019 suma de 11 577 000 lei aferentă programelor cu finanțare externă.

Proiectele propuse în vederea finanțării în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, au fost:

1. Proiectul "Extinderea infrastructurii portului Calafat (Km 795) şi sistematizarea dispozitivului feroviar al portului"

<u>Lucrările propuse a se realiza:</u>

- Modernizare rampă RO - RO existentă **60 m;**
- Lucrări de modernizare - consolidare în zona danelor 2 și 3 și amenajarea acestora ca dane de acostare pe câte **100 m fiecare**;
- Refacerea cheului vertical din dana 4 pe lungimea de **100 m**;
- Extindere cheu vertical palplanșe metalice la dana 4 pe lungimea de **30 m**;
- Construcția danei 5 cheu vertical palplanșe metalice în lungime de **130 m**;
- Construcția unei dane noi de ecologizare (în continuarea danei 5) în lungime **de 100 m**;
- Racorduri exterioare energie electrică, apă, canalizare;
- Rețele interioare la dane cu posibilitate de refurnizare: energie electrică, apă potabilă;
- Instalații incendiu;
- Iluminat perimetral și de incintă;
- Dragaj în zona de acces la danele de operare;
- Împrejmuire;
- Reabilitare drum de incintă portuară.

2. 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

<u>Lucrările propuse a se realiza:</u>

A. Frontul la Dunăre în zona portului Ramadan

- Modernizarea cheurilor de la danele 1 şi 2 ale cu cheu vertical din palplanşe metalice pe o lungime de **400 m**.
- Amenajare platformă betonată cu lățimea de cca. **15,5 m**
- Reabilitare Danele 5-6 cu cheu pereat din dale prefabricate din beton armat în lungime totală de **240 m**;

B. Accesul în bazinul Veriga

- Lărgirea gurii de intrare în bazinul Veriga la **60 m;**
- Dragarea în zona gurii de acces în bazinul Veriga;
- Reabilitarea molului de dirijare cu supraînălțarea acestuia la cota +8,00 m;
- Semnalizare gura de acces în bazin.
- Amenajare a două dane de așteptare (cca.**110 ml** fiecare dană) cu cheu vertical din palplanşe metalice;

• Amenajare rampă betonată de andocare a ambarcațiunilor de intervenție rapidă (șalupe) staționate pe platforma de la dana 6 (dana de ecologizare);
• Reabilitare platformă dana 6;
• Reabilitare drum de acces la dana 6 (dana de ecologizare);

C. Brațul Smârda și zona aval a Bazinului Plantelor
Dragarea materialului aluvionat până la cota -2,5 m față de etiaj local, pentru asigurarea condițiilor de acces pe brațul Smârda și de staționare pentru iernatic în bazinul Plantelor (pe zona din aval de brațul Smârda).

D. Rețele de alimentare cu apă, energie electrică și canalizare.
3. Proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T „ Port Corabia

<u>Lucrările propuse a se realiza:</u>

• Cheuri modernizate, prin transformarea cheurilor cu parament înclinat, în cheuri verticale din palplanșe metalice ancorate, aferente danelor D2 ÷ D10 (parțial Dana 10, pe o lungime de 70 m), în lungime totală de **1091 ml** din care :
  • 575 ml - 4 dane a câte 143,75 ml/dana, aferente Danelor 2 - 5;
  • 446 ml- 4 dane a câte 111,50 ml/dana, aferente Danelor 6 - 9;
  • 70 ml – aferentă Danei 10.

Danele D2 - D6 + D9 - D10 (parțial D10, pe 70 ml), fără pregătire infrastructură pentru cale de rulare macara, Danele D7 - D8 cu pregătire infrastructură pentru cale de rulare macara)
• Volume de dragaj **361.050 mc**;
• Drum de incintă portuară **1.390 ml**;
• Suprafață platformă betonată **13.900 mp;**
• Accesorii de acostare la fiecare dană;
• Rețele de alimentare cu apă, energie electrică și canalizare.

Suma de 11.577.000 lei a fost prevăzută în Programul de Investiții pe anul 2019 în vederea accesării fondurilor europene prin intermediul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, pentru modernizarea și reabilitarea infrastructurii portuare în porturile Calafat, Giurgiu și Corabia.

În vederea elaborării studiilor de fezabilitate aferente proiectelor menționate anterior, privind accesarea fondurilor europene prin intermediul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, pentru modernizarea și reabilitarea infrastructurii portuare în porturile Calafat, Giurgiu și Corabia, CN APDF SA Giurgiu a primit de la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor alocații bugetare prin Titlul 55, în sumă de 2.110.000 lei.

În luna noiembrie 2019, în urma procedurilor de achiziție publică au fost contractate serviciile privind elaborarea studiului de fezabilitate, analizei cost-beneficiu, analizei instituționale și cererii de finanțare.

Pentru toate proiectele menționate mai sus stadiile de realizare în anul 2019 au fost : în curs de elaborare studiile de fezbilitate

2.5 Operațiuni de întreținere reparații modernizare dezvoltare și menținere a caracteristicilor tehnice a infrastructurii portuare/ de cale navigabilă interioară.

- Au fost efectuate lucrări de reabilitare la frontul de cheu pentru asigurarea siguranței de operare (încărcare/descărcare) la dana 2 (reparație binte) din portul Giurgiu, cu fonduri proprii din veniturile realizate de companie, în anul 2019.

- În anul 2019 a fost demarată procedura de reabilitare a Danei de ecologizare din portul Giurgiu, s-au obținut toate avizele necesare începerii lucrărilor. Lucrarea a fost întreruptă deoarece reabilitarea Danei de ecologizare a fost inclusa in proiectul mentionat mai sus, la subcapitolul 2.4. punctul 2.

S a definitivat procedura pentru efectuarea următoarelor lucrări

1) Drum cale de acces în portul Bechet – parcurs procedura de achiziție prin licitație publică și încheiere contract, contract încheiat la data de 09.10.2019, cu durată de execuție de 3 luni de la primirea ordinului de începere a lucrărilor. Datorită faptului că avizele necesare au fost primite în luna ianuarie 2020, ordinul de începere a lucrărilor a fost dat în ianuarie 2020 și lucrarea s-a finalizat, facturat și achitat în perioada aprilie – mai 2020,

2) Lucrări dragaj în portul Cernavodă Demarare procedură de achiziție publică pentru executare, începută la data de 28.10.2019 nefinalizată până la sfârșitul anului 2019, deoarece nu au fost primite clarificările solicitate prin adresa nr.5087/26.11.2019, dar contractul a fost încheiat în anul 2020 și lucrarea executată.

Ambele lucrări au fost realizate din fonduri proprii ale companiei.

3. Resursele administrației

3.1. Descriere generală – activitate de bază.

În conformitate cu prevederile cap.1 art.6 pct.1 din Statutul CN APDF SA Giurgiu aprobat prin HG 520/1998 modificată și completată de HG 596/2009, obiectul principal de activitate al companiei este desfășurarea activităților auxiliare de transport naval.

Acesta activitate cuprinde o serie de activități principale din care :

- asigurarea reparării, întreținerea și menținerea caracteristicilor tehnice ale infrastructurii de transport naval concesionată companiei;
- punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii de transport naval în mod nediscriminatoriu;

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.

Prin activitatea de punere la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii de transport naval CN APDF SA Giurgiu isi realizeaza sursele de finantare pentru realizarea obiectului de activitate, în fond realizarea scopului principal pentru compania fost înființată.

În conformitate cu prevederile legale, punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii portuare se face de către companie prin practicarea unei politici tarifare aplicată în mod nedescriminatoriu în toate porturile aflate în administrare.

Metoda de stabilire a tarifelor portuare a fost concepută în funcție de cheltuielile pe care compania le are pentru întreținerea funcționalității construcțiilor hidrotehnice, precum și costul serviciilor pe care le poate oferi în porturile administrate, pe baza datelor din contabilitatea companiei, pe anul 2019.

La calculul tarifelor portuare și a tarifelor de prestari servicii s-au avut în vedere și facilitățile care pot fi acordate utilizatorilor la operarea mărfurilor, în vederea atragerii unui volum cât mai mare de mărfuri în porturi.

Punerea la dispozitia utilizatorilor a infrastructurii portuare administrate de CN APDF SA Giurgiu se face pe baza tarifelor portuare si a tarifelor de prestari servicii.

3.2. PORT CERNAVODĂ

3.2.1. Situația tehnică

-Suprafata teritoriului portuar domeniul public al statului și administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 126.322 mp- *Carte Funciară 102481*

-Suprafata bazinului portuar utilizat ca loc de iernat pentru navele maritime si fluviale, precum şi pentru operarea acestora - 10 ha.

-Lungimea cheurilor pereate / verticale este de 1.469 m.

-Fronturi portuare:

- la Dunăre:	- 300 ml	dane aşteptare,
	300 ml	dane pentru pasageri;
- în Bazin	- 580 ml	6 dane pentru mărfuri;
	250 ml	dana asteptare.

-Racorduri :	- auto	DN 3 A	Cernavoda - Bucuresti
		DN 22C	Cernavoda - Constanta
		DJ	Cernavoda - Hirsova
		Cernavoda - Băneasa - Ostrov - Călăraşi	
	CF	Bucuresti Cernavodă Constanţa	

3.2.2. Situatia juridică – administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.2.3. Activitate şi mod de operare :

-Capacitate de operare 2.500.000 to/an.

-Limitele portului/locului de operare - Km 295 - Km 300 pe Dunăre mal drept (excepţie făcând intrarea pe Canalul Dunăre Marea Neagră 500 m şi 1400 m zonă de protecţie subtraversare conducte produse petroliere).

Limitele danelor de operare km 297+400-km 299 Dunăre, mal drept.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Cernavodă	42490	54255	15456

3.3. PORT - *COMPLEXUL PORTUAR CĂLĂRAŞI*

3.3.1. Situatie tehnică:

Complexul portuar Călăraşi are în componenţă:

1.Portul Comercial- *Cărţi Funciare nr.24056,24051,24055,22549,21445*

Suprafata teritoriului portuar domeniul public al statului si administrat de CN APDF SA GIURGIU este de 81505 mp.

Lungimea cheurilor pereate /verticale/mal natural este de 828 m.

Dane operative :	- 100 ml	dana pentru pasageri;
	- 250 ml	2 dane operare marfuri;
	- 100 ml	1 dana operare cereale
Dane asteptare :	- 200 ml	2 dane;

Pe Braţul Borcea la km 97 este realizată o dană de acostare; - pereul este fundat pe prism de anrocamente cu L=45 m, cota coronamentului +7 m, adâncimea de operare la dană= -2,50 m.

2.Portul Industrial – Carte Funciară nr. 21245

Suprafata teritoriului portuar domeniul public al statului si administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 62.500 mp.

Căi de acces: -rutier : DN 3 Bucuresti -Calarasi - Constanta

DN 3B Calarasi - Fetesti
DN 31 Oltenita - Calarasi
- CF Port industrial - statia CF Calarasi Sud -Ciulnita

3. Punct de lucru Chiciu *Cărți Funciare nr 25545, 25208*
In punctul de lucru Călăraşi Chiciu este realizată o rampă de acostare, modernizată, a navelor care practică turismul în zonă, de asemenea pereul aflat de o parte şi de alta a acesteia este realizat din dale prefabricate din beton, aşezate pe o grindă din casete prefabricate umplute cu piatră spartă.

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului si administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 5091,42 mp
Front de operare 57 m:

- Rampă RO-RO pentru trecerea cu bacul între Călăraşi (România) şi Silistra (Bulgaria)
- Căi de acces: -rutier : DN 3 Bucuresti -Calarasi -.

3.3.2. Situaţie Juridică – Complexului Portuar Călăraşi este administrat de CN APDF SA Giurgiu
3.3.3 Activitate şi mod de operare.
a) Port Comercial Călăraşi
- Limitele portului/locului de operare - Km 91- Km 99, Braţul Borcea, mal stâng.
- Limitele danelor de operare km 91- km 99, Braţul Borcea, mal stâng.
b) Port Industrial Călăraşi
Limitele portului/locului de operare - Km 99- Km 100, Braţul Borcea, mal stâng.
Limitele danelor de operare km 99- km 100, Braţul Borcea, mal stâng.
c) Port Chiciu
Limitele portului/locului de operare - Km 371- Km 376, Dunăre, mal stâng.
Limitele danelor de operare km 372-km 375, Dunăre, mal stâng.
d) Capacitatea de operare a Complexului Portuar, situat pe braţul Borcea este de 450.000 to/an.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Călăraşi Ind.	212548	178370	207803
Călăraşi Com.	158581	219126	96928
Chiciu	463643	611159	269521

3.4. PORT OSTROV- REGIE
3.4.1. Situaţie tehnică
Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului si administrat de CN APDF SA GIURGIU este de 14909 mp- Carte Funciară nr 108
Pe amplasament există o rampă de acostare (pietruită) a navelor în punctul de trecere, mărginită de un pereu dalat pe o lungime de 86 m.
3.4.2. Situaţie juridică - PORT OSTROV- REGIE este administrat de CN APDF SA Giurgiu.
3.4.3. Activitate şi mod de operare:
Limitele portului/locului de operare - Km 375- Km 377, Dunăre, mal drept.
Limitele danelor de operare km 375-km 376+500, Dunăre, mal drept.

3.5. PORT OLTENIȚA

3.5.1. Situatia tehnică

Suprafața teritoriului portuar domeniul public al statului si administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 88577,25 mp- *Cărți Funciare nr.21499, 24585*
Lungimea cheurilor pereate /verticale/mal natural aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu este de 900 m. In anul 2016 a fost finalizat proiectul *Reabilitarea și modernizarea infrastructurii portuare în portul Oltenița.* In cadrul proiectului au fost realizate următoarele obiective :
- cheu vertical tip Estacadă pe piloți forați (la dana nr.8) pe o lungime de 80 m.
- cheu vertical din palplanșe (la dana 1 si parțial din dana 2) pe o lungime de 130 m.
s a reabilitat pereu zidit din piatră brută la danele 4-7
- utilități : instalații de apă potabilă și incendiu, canalizare , energie electrică.

Dane operative	- 300 ml	3 dane pentru pasageri;
	- 200 ml	2 dane operare mărfuri;
	- 80 ml	1 dană pentru piese agabaritice;
Dane asteptate	- 300 ml	6 dane.

Racorduri :	- auto	DN 4 Oltenița - București
		DN 31 Oltenița Călărași
		DN 41 Oltenița - Giurgiu
	- CF	Oltenița - București

3.5.2. Situatia juridică – PORTUL OLTENITA este administrat de CN APDF SA Giurgiu
3.5.3. Activitate și mod de operare
Limitele portului/locului de operare - Km 428- Km 430+800, Dunăre, mal stâng.
Limitele danelor de operare km 428-km 430+800, Dunăre, mal stâng.
Capacitate de operare 450.000 to/an.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Oltenița	554771	505825	220617

3.6. PORT -*COMPLEXUL PORTUAR GIURGIU*

3.6.1. Situatia tehnica

Suprafața teritoriului portuar domeniul public al statului și administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 389565 mp - *Cărți Funciare nr.32236,30123,30946,31736,32241,32238,32242,32239*
Lungimea cheurilor pereate /verticale/mal natural aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu este de 1742 m.
Portul este de tip fluvial, permițând acostarea barjelor de până la max. 2000 t;
Portul Giurgiu este dezvoltat în trei amplasamente astfel:
- Sectorul Ramadan - cu funcțiuni de acostare la Dunăre în lungime de cca 750 ml;
Canalul Plantelor unde sunt amenajate fronturi de acostare având lungimea totală de 740 ml Spre ostrovul Cioroiu este amenajată o dană pentru produse de balastieră;
- Bazinul Veriga - unde se află un important șantier naval dispunând de un syncrolift pentru nave de 5000 t, cheuri de armare, hale de producție și reparatii, utilaje etc. În prezent acesta se afla înglobat în Zona Liberă Giurgiu.

COMPLEXUL PORTUAR GIURGIU (Capacitate de operare medie de 1.500.000 to/an)

PORTUL GIURGIU RAMADAN(Capacitate de operare 435.000 to/an)
Front de acostare 1500 ml (15 dane), după cum urmează:

- 250 ml (2 dane) front operativ pentru mărfuri
- 500 ml (5 dane) acostare nave pasageri şi remorchere
- 100 ml (o dană) acostare nave trecere peste Dunăre (RO-RO)
- 150 ml (2 dane) staţionare nave
- 400 ml (4 dane) de operare la cheu vertical care apartine Zonei Libere Giurgiu.
- 100 ml (o dană) operare cereale (încărcare - descărcare) la cheu vertical care apartine Zonei Libere Giurgiu.

PORTUL COMERCIAL CANALUL PLANTELOR –GIURGIU (Capacitate de operare 1.320.000 to/an)

Front de acostare 1390 ml (14 dane), după cum urmează:

- 170 ml (2 dane) front operativ cheu vertical
- 200 ml (2 dane) front operativ cheu pereat la siloz de cereale
- 170 ml (2 dane) front operativ cheu pereat produse balastieră
- 850 ml (8 dane) front staţionare nave la mal natural

Racorduri :

- auto E 70 Bucuresti - Giurgiu - Russe
  DN 41 Giurgiu - Oltenita
  DN 5C Giurgiu - Zimnicea
- CF dispozitivul feroviar al portului este conectat la reţeaua naţională asigurând legăturile cu Municipiul Bucureşti şi Russe (Bulgaria) pentru traficul de mărfuri .

3.6.2. Situaţia juridică : Complexul portuar Giurgiu este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.6.3. Activitatea şi modul de operare :

Limitele portului/locului de operare - Km 489 - Km 497, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 491 - km 491+800,
km 494 - km 494+900
km 495+100 – km 496+800, Dunăre, mal stâng.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Giurgiu	714474	758674	479105

3.7.PORT CORABIA

3.7.1. Situaţia tehnică.

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 227357 mp - *Cărţi Funciare nr.50461,50827,50828*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural aflate în proprietatea statului si administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 1490 m, prin contract de concesiune.

-Front operativ: 1150 ml cheu pereat din care :
- -150 ml 1 dana cereale;
- - 300 ml 3 dane marfuri;
- - 700 ml 7 dane asteptare.

Racorduri :

- auto - prin reteaua stradală portul are asigurată legaturi la reţeaua naţională:
  DN 54- DN 64 Corabia - Caracal (41 Km)/ DN 6-Bucuresti -Timisoara
  DN 54 Corabia - Tr.Magurele (31 Km)
  DN 54A Corabia - Bechet (44 Km)
- CF - sistemul feroviar al portului este racordat la sistemul feroviar national.

3.7.2. Situaţia juridică : PORTUL CORABIA este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.7.3. Activitatea şi modul de operare :

Limitele portului/locului de operare - Km 627+600 - Km 633, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 627+600 - km 630, Dunăre, mal stâng.

Capacitate de operare 200.000 to/an.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Corabia	166239	266073	49060

3.8. PORT BECHET

3.8.1.Situatia tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 76287 mp - *Carte Funciară nr.30104*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural aflate în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 713 m.

Portul este specializat pe trafic auto de mărfuri şi călători în trecerea peste Dunăre cu nave RO-RO (Bechet Oreahovo).

Prin finanţare PHARE a fost realizat un terminal pentru acostare nave RO-RO şi un punct de control la trecerea frontierei pentru relaţia de traversare a Dunării Bechet Oreahovo.

Front operativ:

- 600 ml (6 dane) operare mărfuri;
- 70 ml (1 dana) piese agabaritice,
- 100 ml (1 dana) cu rampa pentru acostarea navelor RO-RO

Racorduri : - auto - prin reţeaua stradală a oraşului Bechet, portul are asigurate legături la reţeaua naţională prin:

DN 55	Bechet - Craiova (66 Km)
DN 54A	Bechet - Corabia (44 Km)
DN 55A	Bechet - Calafat (95 Km)

- CF - portul nu dispune de sistem feroviar

3.8.2. Situaţie juridică : PORTUL BECHET este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.8.3. Activitatea şi modul de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 678 - Km 681, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 678+400 - km 679+200, Dunăre, mal stâng

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Bechet	110242	165112	171940

3.9. PORT RAST -Punct de lucru

3.9.1. Situaţia tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar, domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 3056,57 mp *Carte Funciară nr.29*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 50 m.

3.9.2.Situaţie juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.9.3.Activitate şi mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 737+950 - Km 738, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 737+950 - km 738, Dunăre, mal stâng.

3.10. PORT CALAFAT

3.10.1 Situatia tehnica

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 51218 mp - *Cărţi Funciare nr.31812, 31463*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 700 m.
In port este amenajat un terminal de nave RO-RO pentru traficul de autovehicule şi călători peste Dunăre, finanţarea fiind asigurată de Banca Mondială

Front portuar: - 700 ml, din care front operativ 550 ml, după cum urmează:
100 ml (1 dana) pasageri,
- 350 ml (1 dana) marfuri;
- 50 ml (rampa acostare nave RO-RO);
- 50 ml (rampa cu ponton pentru acostarea navelor ferry-boat)

Racorduri :

- auto	DN 56	Calafat - Craiova (87 Km)
	DN 56A	Calafat - Dr.Tr.Severin (103 Km)
	DN 55A	Calafat - Bechet (95 Km)

- CF portul are un sistem feroviar bine dezvoltat legat cu reţeaua naţională prin linia Calafat - Craiova (107 Km).

3.10.2. Situatia juridică – Portul Calafat este administrat de CN APDF SA Giurgiu.

3.10.3. Activitate şi mod de aplicare

Limitele portului/locului de operare - Km 793 - Km 796, Dunăre, mal stâng.
Limitele danelor de operare km 793+800 km 794+800, Dunăre, mal stâng
Capacitate de operare 350.000 to/an.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Calafat	230562	223871	177320

3.11.PORT CETATE

3.11.1 Situaţia tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 95689 mp -*Carte Funciară nr.30065*
Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 1000 m.
Front operativ:
- 800 ml (8 dane);
In port se desfăşoară activităţi de natură turistică, iar manipularea mărfurilor (când este cazul) se poate face cu macara plutitoare.

Racorduri:
- acces rutier la reţeaua de drumuri naţionale (DN 56A Calafat- Drobeta Turnu Severin).

3.11.2. Situatia juridică : Portul Cetate este administrat de CN APDF SA Giurgiu
3.11.3. Activitate şi mod de operare :
Limitele portului/locului de operare - Km 810 - Km 813, Dunăre, mal stâng.
Limitele danelor de operare km 810+500 - km 811+500, Dunăre, mal stâng.

3.12. PORT GRUIA -Punct de lucru

3.12.1.Situaţia tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 9782,77 mp *Carte Funciară nr.50008*
Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 50 m.
Front operativ: 50 ml , cheu pereat din piatră brută.
Când apar solicitări, manipularea mărfurilor se poate face cu macara plutitoare.

Racorduri:
- acces rutier la reţeaua de drumuri naţionale (DN 56A Calafat- Drobeta Turnu Severin).

3.12.2 Situaţia juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.12.3. Activitate şi mod de operare :

Limitele portului/locului de operare - Km 850 - Km 851+100, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 850+850 km 851, Dunăre, mal stâng

3.13.PORT–*COMPLEXUL PORTUAR DROBETA TURNU SEVERIN*

3.13.1. Situaţia tehnică

Limitele portului/locului de operare - Km 927 Km 933+300, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 930 - km 933+300, Dunăre, mal stâng.

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 139442,11 mp *Cărţi Funciare nr.51719,53134,54674*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 1920 m.

Suprafata teritoriului portuar administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este .

Port Pasageri Dr. Tr. Severin	45.934,55 mp
Port Comercial Dr. Tr. Severin	72.662,42 mp
Port Dr. Tr. Severin –Rampă piese agabaritice	20.845,14 mp

Portul de pasageri - Km 927 - Km 931

Front operativ de 700 ml (8 dane), după cum urmează:
- 250 ml (3 dane) pasageri;
- 250 ml (3 dane) asteptare;
- 200 ml (2 dane) buncheraj;

Portul comercial : Km 932 - Km 933+150

Front operativ - 700 ml (7 dane), din care:
- 300 ml (3 dane) marfuri;
- 400 ml (4 dane) asteptare.

Capacitate de operare 1.200.000 to/an

Rampă piese agabaritice : km 933+150 – km 933+300

Racorduri :
- auto - DN 6 /E 94 Bucuresti - Dr.Tr.Severin (339 Km) - Timisoara (219 Km)
  - DN 67 Dr.Tr.Severin - Targu Jiu (85 Km)
  - DN 56A Dr.Tr.Severin - Calafat (103 Km)
- CF - Bucuresti - Dr.Tr.Severin (323 Km) - Timisoara (210 Km)

3.13.2. Situaţie juridică

3.13.3. Activitate şi mod de opearare:

Limitele portului/locului de operare - Km 927 - Km 933+300, Dunăre, mal stâng.

Limitele danelor de operare km 930 - km 933+300, Dunăre, mal stâng.

	Trafic marfa 2018 tone	Trafic marfa 2019 tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Dr. Tr. Severin	346497	368951	201772

3.14. PORT ORŞOVA

3.14.1. Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 50439,54 mp, în CF 48276 mp - *Carte Funciară nr.50215*

Portul este situat pe malul stâng al golfului format la vărsarea râului Cerna în Dunăre, la Km 954, (lacul de acumulare PF 1) în imediata vecinătate a oraşului Orşova.

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de către CN APDF SA Giurgiu este de 1060 m.

Front operativ 700 ml, din care:

- 200 ml (2 dane) pasageri
- 500 ml (5 dane) operare mărfuri la cheu vertical.

Racorduri :

- auto DN 6/ E 94 Bucureşti - Orsova (364 Km) - Timişoara (194 Km)
  DN 57 Orsova - Moldova Veche (111 km)

- CF Bucureşti - Orşova (347 Km) - Timişoara (136 Km)

3.14.2. Situaţie juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.14.3. Activitate şi mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 953 - Km 957, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.
Limitele danelor de operare km 953+500 - km 954+700, Dunăre, mal stâng.
Capacitate de operare 1.200.000 to/an.

	Trafic marfa 2018-tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Orşova	123170	119565	70941

3.15. PORT DUBOVA - Punct de lucru

3.15.1 Situaţie tehnică

Suprafata portuara 500 mp. (nu se află în contractul de concesiune încheiat între CN APDF SA Giurgiu şi Ministerul Transporturilor – dom. privat CN APDF)- *Carte Funciară nr.50164*

Punctul de lucru dispune de o platformă pietruită de 150 mp şi un cheu pereat de cca. 50 ml .

Racorduri :

- auto DN 57 Orşova (76 Km) - Moldova Veche (38 Km)

3.15.2. Situaţie juridică : proprietatea statului şi este este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.15.3. Activitate şi mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 969 - Km 970, Golf Dubova.

3.16. PORT TIŞOVIŢA-Punct de lucru

3.16.1 Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN APDF SA GIURGIU este de 4320,11 mp- *Carte Funciară nr.50508*

Frontul portuar: 169 m

-128 m- cheu pereat;
- 41 m- cheu estacadă (construcţie din beton armat).

Racorduri :

- auto DN 57 Orşova (76 Km) - Moldova Veche (38 Km)
- CF linic CF forestiera.

3.16.2. Situaţie juridică : proprietatea statului şi este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.16.3. Activitate şi mod de operare :

Limitele portului/locului de operare - Km 981+600 - Km 984, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.
Limitele danelor de operare km 982+600 - km 983, Dunăre, mal stâng.

3.17. PORT SVINIŢA-Punct de lucru

3.17.1.Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 6604,97 mp - *Carte Funciară nr.50363.*

Frontul portuar:

- **Cheu pereat din piatră brută zidită având o lungime de 170 m aflat** în proprietatea statului şi administrate de **CN APDF SA**

Racorduri :

- auto DN 57 Orsova (76 Km) - Moldova Veche (38 Km)
- CF linie CF forestiera.

3.17.2.Situaţie juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.17.3. Activitate şi mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 994- Km 996, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.
Limitele danelor de operare km 994+800 - km 995, Dunăre, mal stâng.

3.18.PORT DRENCOVA -Punct de lucru *-Carte Funciară nr.30420*

3.18.1 Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 19678 mp *-Carte Funciară nr.30420*

Frontul portuar: 270 ml (3 dane), după cum urmează:

- **220 ml (2 dane) mărfuri;**
- **50 ml (1 dană) pasageri;**

Capacitate de operare 95.000 to/an specializat pe produse din lemn şi lemn de foc.

Racorduri :

- auto DN 57 Orsova (76 Km) - Moldova Veche (38 Km)
- CF linie CF forestiera.

3.18.2.Situaţie juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.18.3.Activitate şi mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 1015- Km 1017, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.
Limitele danelor de operare km 1015+800 - km 1017+350, Dunăre, mal stâng.

3.19. PORT MOLDOVA VECHE

3.19.1. Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 31240,09 mp - *Cărţi Funciare nr.3418,31019,31018,31017,31015,31020,31021,31014,31016*
Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu este de 1018 m

Capacitate de operare 490.000 to/an.

Front de operare - 560 ml (6 dane) din care: - 300 ml (3 dane) minereu;
- 160 ml (2 dane) marfuri generale;
- 100 ml (1 dana) pasageri;

Căi de acces: portul este racordat la sistemul rutier naţional prin:
DN 57 Orsova (114 Km) - Oravita (48 Km);
DN 57A Pojojena (8 km) DN 57 - Socol (24 Km)
si drumul secundar Moldova Noua - Moldova Veche (4 Km) - Nicolinte DN 57 (43 Km)

3.19.2. Situaţie juridică : este în administrarea CN APDF SA Giurgiu.

3.19.3. Activitate și mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 1047- Km 1050+500, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.

Limitele danelor de operare km 1048- km 1049+500, Dunăre, mal stâng

Capacitate de operare 490.000 to/an.

	Trafic marfa 2018 tone	Trafic marfa 2019-tone	Trafic marfa pana la 31.07.2020
Moldova Veche	82135	83945	40566

3.20. PORT BAZIAŞ-Punct de lucru

3.20.1 Situaţie tehnică

Suprafaţa teritoriului portuar domeniul public al statului şi administrat de CN-APDF-SA GIURGIU este de 19459 mp *Carte Funciară nr.30258*

Lungimea cheurilor pereate /verticale /mal natural în proprietatea statului şi administrate de aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu este de 880 m.

Portul este situat pe malul stâng al Dunării la Km fluvial 1072 , la 3 km. aval de vărsarea râului Neta în lac . In zona punctului de lucru Baziaş latimea albiei Dunării este de 600 800 m .

Căi de acces: acces rutier din DN 57 A .

3.20.2 Situaţie juridică : este administrat de CN APDF SA Giurgiu

3.20.3. Activitate și mod de operare

Limitele portului/locului de operare - Km 1071+800- Km 1073+200, Dunăre, mal stâng- lacul de acumulare PF1.

Limitele danelor de operare km 1072+700- km 1072+800, Dunăre, mal stâng.

3.21. Activitatea de operare – Total trafic marfa operată în anul 2019

Nivelul traficului de mărfuri operate în anul 2019 în porturile companiei, este:

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	3548268	390361	270603	1085802	533711	540953	726838
1.	Cereale	1534542	168309	267793	1001974	22690		73776
2.	Fructe şi legume proaspete	1505						1505
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	69291	34563	1675	30458			2595
6.	Lemn, lemn de foc	42118			5614		7528	28976
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	275024	2752		8162	202383	14420	47307
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	890633			2185	7687	519006	361856
9.	Minereuri de fier, fier vechi	21973			12525	8205		1243
10.	Minereuri neferoase	5242				5242		
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie (hârtie)	10408				10408		
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							

14.	Petrol brut	49881	20000			10739		19142
15.	Produse petroliere şi gaz	401482	163485	32	18987	105649		113329
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice	9368			1052	7314		1002
18	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate	29295	201			21809		7285
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)	14915			801	14114		
21.	Articole fabricate din metal (otel)	192419	1051	1103	4044	117399		68822
22.	Maşini, material de transport	172				172		
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 2347
din care:
româneşti: 1713
străine. 634

1. TRAFIC MARFA MOLDOVA VECHE 2019

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+ +25)	83945	17100		66845			
1.	Cereale	66570	2740		63830			
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	17375	14360		3015			
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)							
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)							
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal							
22.	Maşini, material de transport							

23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25	Containere							

Total Nave Operate: 71
din care:
româneşti: 41
străine: 30

2 TRAFIC MARFA ORSOVA 2019

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care.					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	119565				94218		25347
1	Cereale							
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	75133				75133		
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)							
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie	10408				10408		
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)	2550				2550		
21.	Articole fabricate din metal	31474				6127		25347
22.	Maşini, materiai de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 107
din care:
româneşti. 46
străine: 61

3.

TRAFIC MARFA SEVERIN - 2019

TRAFICUL FLUVIAL DE MARFURI

Nr crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	368951	182185		16460	158514		12793
1.	Cereale							
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	23240			1052	22188		
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)							
9.	Minereuri de fier, fier vechi	20730			12525	8205		
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie (hârtie)							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut	27737	20000			7737		
15.	Produse petroliere şi gaz	243501	162185			68523		12793
16.	Cudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate	3892				3892		
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)	11564				11564		
21.	Articole fabricate din metal (otel)	38287			1882	36405		
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 279
din care:
româneşti: 201
străine: 78

4. TRAFIC MARFA
CALAFAT 2019

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	223871	97817		73892	26245		25917

1.	Cereale	205882	95813		70019	15891		24159
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	3391			3391			
6	Lemn, lemn de foc	1750						1758
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	7493	2004		482	5007		
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	3343				3343		
9.	Minereuri de fier, fier vechi	0						
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15	Produse petroliere şi gaz	0						
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal	2004				2004		
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 246
din care:
româneşti: 144
străine: 102

5. TRAFIC MARFA BECHET 2019

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	165112	24570		139542			
1.	Cereale	138847	24570		114277			
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	6274			6274			
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	1004			1004			

8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)							
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz	18987			18987			
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal							
22	Maşini, material de transport							
23.	Divorse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 139
din care:
româneşti: 120
străine: 19

6. TRAFIC MARFA CORABIA 2019

TRAFIC FLUVIAL DE MĂRFURI

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	266073	43987	1675	175545			4486
1.	Cereale	240939	31167		166411			4336
2.	Fructe şi legume proaspete	1505						150
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	23629	12820	1675	9134			
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)							
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)							
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							

16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal							
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, incălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 161
din care:
româneşti: 147
străine: 14

7.

TRAFIC MARFA GIURGIU - 2019

Nr. crt	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	758674	24111	1135	267337	256307	2595	207189
1.	Cereale	273630	14019		246556	6799		6256
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	18622	7383		8644		2595	
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	148550	748		10707	104972		32123
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	5586			0	4244		1342
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase	5242				5242		
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie (hârtie)							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut	22142				3000		19142
15.	Produse petroliere şi gaz	138994	1300	32		37126		100536
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice	9368			1052	7314		1002
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate	25403	201			17917		7285
19	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal (otel)	114307	460	1103	378	72863		39503
22.	Maşini, material de transport	172				172		
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 603
din care:
româneşti: 278
străine: 325

8.TRAFIC MARFA OLTENITA
2019

TRAFIC FLUVIAL DE MĂRFURI

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	505825	591		313253			191981
1.	Cereale	310668			310668			
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)	15184						15184
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	171582						170582
9.	Minereuri de fier, fier vechi	1243						1243
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)	801			801			
21.	Articole fabricate din metal	6347	591		1784			3972
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 209
din care:
româneşti: 195
străine: 14

9.

TRAFIC MARFA CHICIU 2019

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+ +25)	611159		267793	32432		243482	67450
1.	Cereale	298006		267893	30213			
2.	Fructe şi legume proaspete							
3	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc	4059			2219		1410	424
7.	Îngrăşămintе (naturale şi chimice)	14420					14420	
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	294678					227652	67026
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal							
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 511
din care:
româneşti: 438
străine: 73

10.

TRAFIC MARFA CALARASI
INDUSTRIAL 2019

TRAFIC FLUVIAL DE MĂRFURI

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care:					
			Încărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	178370					178370	
1.	Cereale							

2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc							
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)							
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	178370					178370	
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21.	Articole fabricate din metal							
22.	Maşini, material de transport							
23.	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25.	Containere							

Total Nave Operate: 232
din care:
româneşti: 178
străine: 54

11.

TRAFIC MARFA CALARASI
COMERCIAL 2019

TRAFIC FLUVIAL DE MĂRFURI

Nr. crt.	Grupa de mărfuri	Total	din care.					
			Incărcări			Descărcări		
			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	219126					119101	100025
1.	Cereale							
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi	0					0	
6.	Lemn, lemn de foc	7812					6118	1694
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)							
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	211314					112983	98331

9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, caucluc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							
14.	Petrol brut							
15.	Produse petroliere şi gaz							
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale							
17.	Produse chimice							
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricate							
19	Sticlă, sticlărie, produse ceramice							
20.	Metale (feroase şi neferoase)							
21	Articole fabricate din metal							
22.	Maşini, material de transport							
23	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)							
24.	Alte produse							
25	Containere							

Total Nave Operate: 142
din care:
româneşti: 120
străine: 22

12. TRAFIC MARFA CERNAVODA
2019

TRAFIC FLUVIAL DE MĂRFURI

	Grupa de mărfuri	Total	Incărcări			Descărcări		
crt.			Export	Tranzit	Cabotaj	Import	Tranzit	Cabotaj
0	Total (1+2+...+25)	54255			5580			48675
1.	Cereale							
2.	Fructe şi legume proaspete							
3.	Animale vii, sfeclă de zahăr							
4.	Produse alimentare, băuturi, tutun şi nutreţuri animale							
5.	Seminţe (nuci) oleaginoase, uleiuri şi grăsimi							
6.	Lemn, lemn de foc	28495			3395			25100
7.	Îngrăşăminte (naturale şi chimice)							
8.	Produse minerale brute (de carieră şi balastieră, ipsos, sulfuri, zgură, cretă, sare etc.)	25760			2185			23575
9.	Minereuri de fier, fier vechi							
10.	Minereuri neferoase							
11.	Textile, produse sintetice şi artificiale; alte materii brute de origine animală sau vegetală (piei, blănuri, cauciuc)							
12.	Pastă şi deşeuri de hârtie							
13.	Combustibili solizi (cărbuni, cocs etc.)							

14.	Petrol brut								
15.	Produse petroliere şi gaz								
16.	Gudroane derivate din cărbuni şi gaze naturale								
17.	Produso chimico								
18.	Var, ciment, materiale de construcţii fabricato								
19.	Sticlă, sticlărie, produse ceramice								
20.	Metale (feroase şi neferoase)								
21.	Articole fabricate din metal								
22.	Maşini, material de transport								
23	Diverse articole (ţesături, confecţii, încălţăminte, mobilă)								
24.	Alte produse								
25.	Containere								

Total Nave Operate: 66
din care:
româneşti: 65
străine: 1

3.22. Rata de utilizare a infrastructurii portuare la data de 31.12.2019

Nr. crt.	Cod de clasificare conf.Ordin nr.1718 din 03.03.2011 - Subgrupa	Denumire imobil	Nr.MF	Suprafata, conf. contract de concesiune - mp-	Suprafata inchiriata/ comodat/ asociere/ subconcesiune (mp)	Suprafata ocupata de platforme , cladiri, linii CF, spatii verzi, drumuri de acces, de servitute,..	Total ocupat	Suprafata libera (mp)	Observatii	Obs.	Grad de ocupare (%)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	8.18.01	Teren portuar port Cernavoda	150238	126072	62131	56941	119072	7000	platforma betonata 11799 mp, domeniu public, se afla adiacent Gara Fluviala		94
2	8.18.01	Teren portuar -port Calarasi Industrial	33933	62500	38350	0	34350	9500		licitatie in curs pentru suprafata de 3000 mp	55
3	8.18.01	Teren portuar -port Calarasi Comercial	33744	81505	42872,54	14846	57719	24936,46	platforma betonata 4641 mp, domeniu privat, se afla adiacent Gara Fluviala		71
4	8.18.01	Teren portuar -port Chiciu	150242	5091,42	4901		4901	190,42	platforma rampa trecere cu bacul 3150 mp Calarasi-Silistra		96

5	8.18.01	Teren portuar -port Regie Ostrov	33755	14909	14909	6550	14909	0	platforma 6550 mp rampa trecere cu bacul		100
6	8.18.01	Teren portuar -port Oltenita	150244	88577,25	53542,73	12200	65743	22834,52	platforme betonate in suprafata de aprox 6000 mp la cele doua cheiuri verticale	licitatii in curs pentru 3 loturi in supraf.totala de 7820 mp	74
7	8.18.01	Teren portuar -port Giurgiu. Trup II	150239	20232	0		0	20232	litigiu Primaria Giurgiu (M.T.+APDF+ M.F.P.)		0
8	8.18.01	Teren portuar -port Giurgiu. Trup III	33768	36039	19515,56	16000	35516	523,44	platforma betonata incinta portuara adiacent Cara Fluviala, aprox. 4500 mp		99
9	8.18.01	Teren portuar -port Giurgiu. Trup IV	33769	97549	0		0	97549		licitatie in curs pentru suprafata de 3000 mp	0
10	8.18.01	Teren portuar -port Giurgiu. Trup V	33770	59007	11105,83		11106	47901,17	litigiu Primaria Giurgiu (M.T.+APDF)		19
11	8.18.01	Teren portuar -port Giurgiu. Trup VI	33771	176738	0		0	176738	litigiu Primaria Giurgiu (M.T.+APDF)		0
12	8.18.01	Teren portuar -port Corabia	150256	227357,36	60011,41	9000	69011	118083,59	in CF inscrisa supraf. De 183292 mp. Supraf libera conf. CF este de 118083,59 mp	licitatie in curs pentru suprafata de 5500 mp	58
13	8.18.01	Teren portuar -port Bechet	150252	76287	47102	29185	76287	0			100
14	8.18.01	Teren portuar -port Rast	33792	3056,57	0		0	3056,57			0
15	8.18.01	Teren portuar -port Calafat	150250	51218	14246,36	21971,64	36218	15000			71
16	8.18.01	Teren portuar -port Cetate	33806	95689	20088	9000	29088	66601			30
17	8.18.01	Teren portuar -port Cruia	150248	9782,77	2079	1500	3579	6203,77			37
18	8.18.01	Teren portuar -port pasageri Dr.Tr.Severin	150254	45934,55	11454,6	33289,95	44745	1190			97,41
19	8.18.01	Teren portuar -port comercial Dr.Tr.Severin	33817	72662,42	39205	6640	45845	26817,42			63

20	8.18.01	Teren portuar -port Dr.Tr.Severin, rampa piese agabaritice	33813	20845,14	0	0	0	20845,14			0
21	8.18.01	Teren portuar port Orsova	33818	50439,54	42567	7422,54	49990	450			99
22	8.18.01	Teren portuar -port Tisovita	33826	4320,11	4320,11	0	4320	0			100
23	8.18.01	Teren portuar -port Svinita	33829	6604,97	0	0	0	6604,97			0
24	8.18.01	Teren portuar -port Drencova	33820	19678	280	0	280	19398			1
25	8.18.01	Teren portuar -port Moldova Veche	150240	31240,09	17284	5040	22924	8316,09			73
26	8.18.01	Teren portuar -port Bazias	33839	19459	0	0	0	19459			0
		TOTAL cf ctr.conces.		1502794,19	501965	230186,13	725601	694494			48
		TOTAL cf carti funciare		1472758,13	501965	230186,13	725601	694494			49

3.23.Servicii prestate

CN APDF SA prestează serviciile menţionate în statut,care pot fi structurate în următoarele categorii principale:

- punerea la dispoziţie a infrastructurii de transport naval utilizatorilor portuari;
- prestarea de servicii pentru utilizatorii portuari
- preluarea reziduurilor, apelor uzate şi gunoaielor de la nave;
- salubrizarea şi depoluarea acvatoriilor portuare, preluarea gunoiului de la agenţii economici care desfăşoară activităţi în porturi;
- semnalizarea şi balizarea acvatoriilor portuare şi a semalelor de acces în porturi, semnalizarea, menţinerea funcţionalităţii şi iluminarea drumurilor de circulaţie, a pasarelelor, podeţelor şi intrărilor în porturi în zonele unde acestea aparţin companiei;

3.24.Servicii suport

Pentru asigurarea conditiilor optime privind activitatile companiei,se accesează servicii externe pentru:

- investiţii noi, lucrări de modificare şi modernizare şi orice alte lucrări de intervenţii cu privire la infrastructura de transport naval;
- întreţinerea şi repararea infrastructurii de transport naval, semnalizarea costieră şi plutitoare pentru navigaţie, dragajul de întreţinere pentru asigurarea adâncimilor în porturi şi pe căile navigabile interioare, asistenţa navelor la operarea mărfurilor periculoase, preluarea reziduurilor şi a apelor uzate de la nave, preluarea gunoiului şi a resturilor menajere de la nave;
- executarea de construcţii hidrotehnice specifice transportului naval, lucrările de scafandrerie realizate în apele navigabile interioare şi în porturi, supravegherea navelor fără echipaj, serviciile pentru nave de agrement şi turism, dragajul de extracţie, refurnizarea de apă şi de energie electrică

4. Venituri

4.1. Structură, procente.

Natura veniturilor companiei este dată de funcţiunile pe care aceasta le are şi care sunt înscrise în statutul societăţii încă de la înfiinţare.

Structura venituri companiei este:

CONT	DENUMIRE CONT	T_VENITURI 2019	Procent din total venituri
7030	VENITURI DIN VANZAREA PRODUSELOR REZIDUALE	**735.47**	0.00
704102	VENITURI DIN REFURNIZARE ENERGIE ELECTRICA	**578,877.02**	2.86
704103	VENITURI DIN REFURNIZARE APA CANAL	**123,915.01**	0.61
704105	VENITURI DIN INCHIRIERI SPATII CLADIRI	**19,891.68**	0.10
704108	VENITURI DIN UTILIZARE PLATFORME	**712,950.35**	3.52
704109	VENITURI DIN TARIFE ECOLOGIZARE	**557,641.98**	2.75
704112	VENITURI DIN ALTE SERVICII(MASUARTORI TOPO,AVIZE,ETC)	**21,972.70**	0.11
704113	VENITURI DIN ALTE SERVICII(TARIF UTIL INFRASTR.PORT BECHET)	**3,479,448.19**	17.17
704201	VENITURI DIN CHEIAJ	**2,690,470.91**	13.28
704202	VENITURI DIN TARIFE ACVATORII	**1,677,814.74**	8.28
704206	VENITURI DIN UTILIZARE RAMPE	**790,634.92**	3.90
704209	VENITURI DIN TARIFE NAVE PENTRU UTILIZARE PONTON	**816,721.49**	4.03
706001	VENITURI DIN REDEVENTE,CHIRII DOMENIUL PRIVAT-SPATII	**110,345.46**	0.54
706002	VENITURI DIN REDEV,CHIRII DOMENIUL PRIVAT-AUTO,TRACTOR,NAVE	**280,353.91**	1.38
706003	VENITURI DIN REDEVENTE,CHIRII DOMENIUL PUBLIC-TERENURI	**3,394,812.68**	16.75
758001	VENITURI DIN DESPAGUBIRI SI PENALITATI	**1,129,266.12**	5.57

758002	ALTE VENITURI DIN EXPLOATARE(CAIETE SARCINI, CARNETE MUNC)	**13,517.09**	0.07
758006	SUBVENTII PENTRU INVESTITII VIRATE LA VENITURI	**935,035.20**	4.61
758011	VENITURI DIN DESPAGUBIRI,PENALITATI-CONF.HOTARARI JUDECATOR.	**33,723.60**	0.17
758015	VENITURI DIN SUBVENTII PENTRU INVESTITII - PROIECT OLTENITA	**478,683.93**	2.36
758016	VENITURI DIN SUBVENTII PENTRU INVESTITII - PROIECT SISTEM	**1,891,454.22**	9.33
758821	VENITURI DIN PLUSURI CONSTATATE LA INVENTAR	**2,327.40**	0.01
7650	VENITURI DIN DIFERENTE DE CURS VALUTAR	**-2.76**	0.00
7651	VENITURI DIN DIFERENTE DE CURS VALUTAR	**30,331.77**	0.15
7660	VENITURI DIN DOBANZI	**2,366.90**	0.01
7812	VENITURI DIN PROVIZIOANE PENTRU RISCURI SI CHELTUIELI-DEDUCT	**290,286.00**	1.43
7814	VENITURI DIN PROVIZIOANE PT.DEPREC.ACTIV.CIRCUL.ANTE-DEDUCTIB	**201,590.16**	0.99
	TOTAL	**20,265,166.14**	**100.000**

4.2. Aplicarea tarifelor

Tarifele aplicate de CN APDF SA Giurgiu, sunt stabilite conform OG nr. 22/1999 privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare, cu modificările şi completările ulterioare, şi HG nr. 520/1998 privind înfiinţarea Companiei Naţionale "Administraţia Porturilor Dunării Fluviale" S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

Tarifele portuare aplicate, în calitate de administraţie portuară, reflectă activităţile comerciale desfăşurate în domeniul său de activitate.

4.3. Tarife actuale

A. Tarife portuare pentru utilizarea infrastructurii de transport naval
I.Tarif chelaj 1. Staţionare la cheu nave de transport marfă care desfăşoară operaţiuni de încărcare-descărcare: - Trafic până la 200.000 tone - Trafic între 200.001 şi 350.000 tone - Trafic între 350.001 şi 500.000 tone - Trafic peste 500.000 tone 2.Staţionare permanentă la cheu construcţii plutitoare, inclusiv ansamblu de acostare. 3. Staţionare la cheu nave tehnice, nave transport pasageri (fără cabine), yahturi, ambarcaţiuni (>7 m sau >15kw) şi şalupe.

4. Staţionare la cheu fără operaţiuni nave de transport marfă. 5. Utilizare cheu în dană simplă sau multiplă de către nave de croazieră.
II. Tarif utilizare bazine şi acvatorii portuare
1.Nave de transport mărfuri, nave tehnice, nave transport pasageri (fără cabine)
2.Nave aflate în conservare, reparaţii, staţionate în zone stabilite de administraţie.
3.Construcţii plutitoare, yahturi şi ambarcaţiuni (>7m sau >15kW), şalupe.
4.Nave de croazieră
III. Tarif utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră
1. Tarif utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră
B. Tarife portuare - prestări servicii
I.Tarife acostare/staţionare la pontoanele CN APDF SA Giurgiu 1. Nave croazieră
2. Alte categorii de nave (tancuri, nave tehnice, yahturi, transport marfă, pasageri,etc.)
II.Tarif furnizare energie electrică: 1. *pentru subconsumatorii portuari (inclusiv nave staţionate permanent).*
2. *pentru consumatorii ocazionali (nave şi consumatori pe bază de comandă)*
III. Tarif furnizare apă potabilă: *- pentru consumatorii ocazionali (nave şi consumatori pe baza de comandă)tarif întreţinere reţele apă potabilă (nave staţionate permanent la cheu şi subconsumatori portuari).*
IV Tarif întreţinere reţele de canalizare, a foselor septice
C. Tarife portuare – servicii de mediu
1.Tarif pentru asistenţa tehnică în prevenirea poluării.
2.Tarif pentru deplasare şalupă de intervenţie.
-în marş
-în staţionare
3.Tarif de deplasare a navei ECOSTAR 1 pentru serviciile de preluare a reziduurilor de la nave şi asistenţă pentru prevenirea şi combaterea poluării.
-în mars
-în staţionare
4.Tarif de deplasare a navelor ECOSTAR 100, ECOSTAR 101, ECOSTAR 102, ECOSTAR 103 pentru serviciile de preluare a reziduurilor de la nave şi asistenţă pentru prevenirea şi combaterea poluării.
-în mars
-în staţionare
5.Tarif pentru serviciul de preluarea şi separarea amestecului de apă cu hidrocarburi de la nave la complexele de depoluare al CN APDF SA Giurgiu.
6 Tarif pentru serviciul de preluare şi tratare a apei uzate menajere de la nave la complexele de depoluare ale CN APDF SA Giurgiu
7.Tarif pentru preluarea deşeurilor menajere de la nave la complexele de depoluare al CN APDF SA Giurgiu.
8.Tarif pentru serviciul de preluare, stocare temporarăşi eliminare uleiuri minerale neclorinate de motor, de transmisie şi de ungere, de la nave la complex de depoluare al CN APDF SA Giurgiu.
9 Tarif pentru serviciul de preluare, stocare temporarăşi eliminarea deşeuri periculoase (materiale absorbante îmbibate cu produse petroliere), de la nave la complexele de depoluare al CN APDF SA Giurgiu.

D.Tarife portuare – alte servicii
1.Eliberare Aviz de principiu pentru execuţie lucrări de investiţii, extindere şi modernizări executate de terţi, în limitele portuare.
2.Eliberare Aviz C.T.E.pentru execuţie lucrări de investiţii, extindere şi modernizări executate de terţi, în limitele portuare.
3.Emitere carnet muncitor portuar.
4.Acordare viză anuală pentru carnet de muncitor portuar.
5.Eliberare Aviz de principiu pentru desfăşurarea de activităţi portuare.

4.4. Modalităţi de tarifare în prezent.

Tarifarea se realizează în conformitate cu *Instrucţiunile de aplicare a tarifelor portuare şi a tarifelor pentru prestări servicii portuare, obligatorii şi valabile de la 01.01.2020 până la 31.12.2020, avizate de către Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval în 17.12.2019 cu nr. 17720 şi aprobate prin Decizia nr.15/19.12.2019 a Consiliului de Administraţie al CN APDF SA Giurgiu*, instrucţiuni care au caracter public şi pot fi accesate pe site ul www.apdf.ro.

Tarifele practicate de administraţie sunt aceleaşi în toate porturile companiei.

5. Cheltuieli.

5.1. Categorii de cheltuieli

1. La fundamentarea tarifelor portuare participă categoriile de cheltuieli directe şi cheltuieli indirecte.

- Cheltuielile directe sunt acele cheltuieli alocate în mod direct pentru menţinerea funcţionalităţii infrastructurii portuare.
- Cheltuielile indirecte sunt cheltuieli care înglobează cheltuieli care nu pot fi alocate în mod direct asupra serviciilor prestate şi anume cheltuieli de exploatare şi cheltuieli generale ale administraţiei şi cheltuieli cu redevenţa, repartizate astfel:
  - în cheltuielile de exploatare au fost incluse cheltuielile cu combustibili, echipamente, materiale nestocate (de depoluare) folosite la activităţile de întreţinere infrastructură portuară şi calitatea apei.
  - în cheltuielile generale ale administraţiei au fost incluse cheltuielile cu personalul, cu plata utilităţilor şi a servicilor minime care asigură funcţionarea companiei şi
  -cheltuieli cu redevenţa evidenţiată separat, reprezentând valoarea redevenţei datorată pentru concesionarea bunurilor din domeniul public al statului.
- Cheltuieli indirecte sunt alocate prin repartizarea unui procent din cheltuielile totale ale companiei (din care au fost scăzute cheltuielile directe care intră în calculul tarifelor de infrastructură portuară ale căror norme de fundamentare vor fi avizate de către CSDN). Procentul utilizat este obţinut în funcţie de ponderea veniturilor din cheiaj sau a veniturilor din utilizare bazine si acvatorii sau a veniturilor din utilizare incinte portuare de către pasageri în total venituri.
- Facem precizarea că nu toate cheltuielile companiei sunt recuperate prin tarifele fundamentate care sunt supuse avizării CSDN.
- Numai cheltuielile directe şi un procent din cheltuielile indirecte sunt utilizate la fundamentarea tarifelor portuare supuse avizării CSDN.

- Structura cheltuielilor este.

1. Tarif cheiaj.

Cheltuieli totale = cheltuieli directe + cheltuieli indirecte + cheltuieli cu redeventa

1) Cheltuieli directe sunt : -cheltuieli directe întreținere și reparații front cheu
-cheltuieli directe cu munca vie

2) Cheltuielile indirecte sunt : - cheltuieli de exploatare
cheltuieli generale ale administrației

3) Cheltuieli cu redevența – sunt evidențiate separat dar ele fac parte din cadrul cheltuielilor indirecte

2. Tarif utilizare bazine portuare
Cheltuieli totale = cheltuieli directe + cheltuieli indirecte + cheltuieli cu redeventa
1) Cheltuieli directe sunt : cheltuieli dragaj
cheltuieli directe cu munca vie

2) Cheltuielile indirecte sunt : - cheltuieli de exploatare
- cheltuieli generale ale administrației

3) Cheltuieli cu redevența – sunt evidențiate separat dar ele fac parte din cadrul cheltuielilor indirecte

3. Tarif utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră
Cheltuieli totale – cheltuieli directe + cheltuieli indirecte + cheltuieli cu redeventa
1) Cheltuieli directe sunt : -cheltuieli cu salubrizarea
-cheltuieli cu reparatiile incintelor portuare
-cheltuieli cu amenajarea incintelor

2) Cheltuielile indirecte sunt : - cheltuieli de exploatare
- cheltuieli generale ale administrației

3) Cheltuieli cu redevența – sunt evidențiate separat dar ele fac parte din cadrul cheltuielilor indirecte.

5.2. Flota tehnică.

Port Moldova Veche:

-Ponton acostare

Portul Drobeta Turnu Severin:

- Navă multifuncțională autopropulsată ECOSTAR 100.
- Navă 824 (ex. Depol 80)
- Șalupa Celina
- Stație de tratare a apei de santină și a apelor uzate menajere.
- Ponton (pe care se află instalații, pompe, tancuri de colectare/stocare)
- Ponton fluvial de acostare nr.2145

Portul Calafat :

-Ponton de acostare

Portul Giurgiu:

- Navă multifuncțională autopropulsată ECOSTAR 101
- Șalupă de intervenție autopropulsată ECOSTAR 1
- Navă nepropulsată ND 2282 (pe care se află instalații, pompe, tancuri de colectare/stocare).
- Șalupă INR 03
- Ponton acostare

Portul Oltenița:
-Ponton de acostare nr.1515

Portul Călărași Industrial:
-Navă multifuncțională autopropulsată ECOSTAR 102
- Stație de tratare a apei de santină și a apelor uzate menajere.
- Ponton (pe care se află instalații, pompe, tancuri de colectare/stocare)

Port Chiciu:
- Ponton de acostare

Portul Cernavodă:
- Navă multifuncțională autopropulsată ECOSTAR 103
- Stație de tratare a apei de santină și a apelor uzate menajere.
- Ponton (pe care se află instalații, pompe, tancuri de colectare/stocare)
- Ponton de acostare nr. 3489.

Navele multifuncționale "ECOSTAR 1", ECOSTAR 100, ECOSTAR 101, ECOSTAR 102 și ECOSTAR 103 sunt utilizate pentru colectarea, de la navele care acostează/tranzitează porturile, a reziduurilor de hidrocarburi, gunoiului menajer și pentru intervenție rapidă în cazul poluărilor accidentale cu produse petroliere, asistența tehnică la transferuri de produse petroliere, precum și asistența tehnică în vederea prevenirii poluărilor accidentale cu hidrocarburi. Șalupa INR 03 și Celina sunt utilizate la prestarea serviciilor de mediu (colectare, întindere baraje absorbante...).

Toate navele prezentate mai sus fac parte din domeniul privat al companiei.

6. Riscuri

Tip de risc	Elementele riscului	Metoda de atenuare a riscurilor
Tehnic	Riscul ca soluțiile tehnice să nu fie corespunzătoare din punct de vedere tehnologic	Managementul executiv împreună cu proiectantul și experții independenți vor studia amănunțit documentația tehnică a proiectului astfel încât să fie aleasă soluția tehnică cea mai bună
Obținerea finanțării	Riscul să nu obțină finanțarea din fonduri europene sau buget de stat pentru anumite lucrări	Planificarea unui buget de rezervă pentru lucrări strict necesare.Managementul executiv va studia amănunțit documentațiași legislația aplicabilă, astfel încât să nu apară o astfel de situație. Aplicația va fi predată la minister pentru verificare și validare.

Riscul implementării proiectului	Riscul de apariție a unui eveniment care conduce la imposibilitatea finalizării proiectului la timp și la costul estimat	Semnarea unui contract de execuție ferm, cu valoare și termen de finalizare fixe.
Riscul de întreținere	Riscul de apariție a unui eveniment care generează costuri suplimentare de întreținere din cauza execuției lucrărilor	Semnarea unui contract cu clauze de garanții extinse, astfel încât aceste costuri să fie susținute de executant.
Grad de atractivitate scăzută a investiție	Riscul ca utilizatorii să nu aprecieze investiția nou creată	Realizarea unei promovări intense a investiției în zonă și corelarea acestei investiții cu alte proiecte.
Prețurile echipamentelor și materialelor	Riscul ca prețul echipamentelor și materialelor să crească peste nivelul contractat	Semnarea unui contract de execuție ferm, în aceeași moneda în care este semnat și contractul de finanțare și urmărirea realizării programului conform graficului.De asemenea, în cadrul devizului general sunt prevăzute cheltuieli diverse și neprevăzute.

Activitățile Companiei sunt sensibile la condițiile economice generale, care pot influența traficul de mărfuri și, implicit, veniturile și rezultatele operaționale. În plus, traficul de mărfuri pe Dunărea fluvială depinde de o varietate de factori asupra cărora compania nu are control, printre care: evoluții economice și politice la nivel național și regional; existența surselor de finanțare pentru finalizarea/începerea unor proiecte de investiții care să conducă la creșterea atractivității infrastructurii portuare; cererea consumatorilor (industrie și consumatori finali); condițiile climatice (secetă, iarnă severă); legile și reglementările existente.

6.1. Riscul legislativ

Strategia de administrare a Consiliului de Administrare are în vedere promovarea unui rol proactiv în dezvoltarea cadrului legislativ și de reglementare. Un dialog transparent, structurat și susținut cu toate autoritățile relevante are menirea de a dezvolta o dimensiune strategică și de corelare a strategiei și activității cu celelalte companii/regii de administrare portuare și fluviale. stabilire a unor politici comune de dezvoltarea a traficului.

6.2. Riscul de fluctuație a volumului de trafic

Riscul de volum (trafic de mărfuri pe canale) prezintă o componentă de risc de piață și o componentă de risc concurențial, respectiv. potențiale contracții neprevăzute ale traficului de mărfuri pot limita potențialul de creștere a profiturilor și pot chiar genera pierderi, având în vedere faptul că, prin contractul de concesiune, compania are anumite obligații legate de oferirea accesului la infrastructura portuară, menținerea unor adâncimi minime de navigație la danele de operare, în limitele porturi etc., obligații care generează cheltuieli chiar și în condiții de trafic redus.

CN APDF SA Giurgiu este companie națională ce desfășoară o activitate de interes public și trebuie să asigure o politică tarifară nediscriminatorie care să țină cont de situația concurențială de pe piață. Evoluția profiturilor poate să fie generată de factori controlabili (de societate) și de factori necontrolabili (externi, menționați anterior). Principalul factor controlabil limitat este reprezentat de tarife; limitările în această privința țin cont de cele inerente asociate suportabilității de către client. Principalii factori controlabili sunt legați de cheltuielile operaționale. În unele cazuri există limitări

vizând: prețul energiei electrice, combustibililor și a altor utilități; evoluția unor tarife la servicii prestate de terți, funcție de situația competitivă pe anumite piețe.

Nu în ultimul rând, trebuie remarcat că, în urma implementării unor programe de investiții, unele elemente se vor regăsi ca active în domeniul privat al companiei, ce vor fi supuse, din punct de vedere contabil, amortizării și deprecierii. Cheltuiala cu amortizarea și deprecierea este de natură a crea resursele pentru alte investiții și are un impact fiscal favorabil, însă va conduce la diminuarea rezultatului contabil. De asemenea, eventuala utilizare a resurselor atrase împrumutate va contribui la diminuarea profitului net prin impactul cheltuielilor cu dobânzi și comisioane în profitul net.

6.3. Riscul de contrapartidă

Riscul de contrapartidă reprezintă riscul de neîncasare a contravalorii serviciilor prestate. Metodele de tratare sunt următoarele: monitorizarea încasării la timp a facturilor, instituirea unei proceduri de analiză a riscului de contrapartidă și implementarea unui sistem de securizare a creanțelor comerciale prin instituirea unui sistem adecvat de garanții acolo unde este cazul etc.

6.4. Riscul fluctuațiilor dobândă de finanțare și de curs valutar

Compania poate fi expusă fluctuațiilor cursului de schimb valutar prin numerar și echivalente de numerar, încasări în valută, împrumuturi pe termen lung sau datorii comerciale exprimate în valută. În eventuala utilizare a resurselor atrase împrumutate, trebuie ținut cont de situația în care acestea sunt purtătoare de dobândă conectată la indici publici; creșterea dobânzilor pe piețele interbancare va determina majorarea costului de finanțare, cu implicații la nivelul rezultatelor.

6.5. Riscul operational

Riscurile operaționale sunt asociate cu activitatea companiei, cu capacitatea acesteia de a genera venituri și de a menține o marjă operațională competitive. Acestea depind de capacitatea companiei de a asigura prestarea serviciilor în porturi, la solicitarea operatorilor de transport, luând în considerare atât opririle planificate (care trebuie planificate optim), cât și neplanificate (accidente, avarii în exploatare - care trebuie minimizate) ale echipamentelor, instalațiilor și sistemelor ce gestionează și acționează infrastructura de transport naval. În plus, seceta îndelungată și puternică sau iarna grea pot avea un impact major în activitatea curentă a companiei.

7. Normele de fundamentare ale tarifelor portuare aplicate de C.N. APDF S.A. Giurgiu în anul 2021.

Pentru fundamentarea tarifelor şi pentru elaborarea normelor de fundamentare sunt utilizate date din contabilitatea anului 2019, care reprezintă fonduri proprii şi nu includ subvenţii acordate de statul român şi/sau bunuri achiziţionate prin accesarea de fonduri europene, pentru care compania nu a avut o contribuţie financiară, după cum urmează:

7.	**A.Tarife portuare pentru utilizarea infrastructurii de transport naval**
7.1.	**I.Tarif cheiaj**
7.1.1.	1.Staţionare la cheu nave de transport marfă care desfăşoară operaţiuni de încărcare-descărcare*: - Trafic până la 200.000 tone - Trafic între 200.001 şi 350.000 tone Trafic între 350.001 şi 500.000 tone

	- Trafic peste 500.000 tone
7.1.2.	2.Staţionare permanentă la cheu construcţii plutitoare, inclusiv ansamblu de acostare.
7.1.3.	3.Staţionare la cheu nave tehnice, nave transport pasageri (fără cabine), yahturi, ambarcaţiuni (>7 m sau >15kw)şi şalupe.
7.1.4.	4. Staţionare la cheu fără operaţiuni nave de transport marfă.
7.1.5.	5. Utilizare cheu în dană simplă sau multiplă de către nave de croazieră.
7.2.	**II. Tarif utilizare bazine portuare**
7.2.1.	1.Nave de transport mărfuri, nave tehnice, nave transport pasageri(fără cabine) aflate în conservare, reparaţii, staţionate în zone stabilite de administraţie.
7.2.2.	2.Construcţii plutitoare, yahturi, ambarcaţiuni şi şalupe.
7.3.	**III. Tarif utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră**
7.4.	**B.Tarife portuare - prestări servicii**
7.4.1.	**1. Tarif furnizare energie electrică:** *a..pentru subconsumatorii portuari (inclusiv nave staţionate permanent).*
	b.pentru consumatorii ocazionali (nave şi consumatori pe bază de comandă).
7.4.2.	**2.Tarif furnizare apă potabilă:** *a. pentru consumatorii ocazionali (nave şi consumatori pe baza de comandă)tarif întreţinere reţele apă potabilă (nave staţionate permanent la cheu)* *b. tarif întreţinere reţele apă potabilă (nave staţionate permanent la cheu şi subconsumatori portuari) şi întreţinere reţele canalizare, fose septice*
7.5.	**C.Tarife portuare – alte servicii**
7.5.1.	1. Eliberare Aviz de principiu pentru execuţie lucrări de investiţii, extindere şi modernizări executate de terţi, în limitele portuare, aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparţine domeniului privat sau domeniului public al unităţilor administrativ-teritoriale
7.5.2.	2.Eliberare Aviz C.T.E. pentru Execuţie lucrări de investiţii, extindere şi modernizări executate de terţi, în limitele portuare, aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparţine domeniului public al unităţilor statului
7.5.3.	3.Emitere carnet muncitor portuar.
7.5.4.	4.Acordare viză anuală pentru carnet de muncitor portuar.
7.5.5.	5.Eliberare Aviz de principiu pentru desfăşurarea de activităţi portuare.

7.2.1.Norme de fundamentare pentru tariful de utilizare bazine pentru nave de transport marfă, tehnice, transport pasageri (fără cabine) şi nave aflate în conservare şi reparaţii

Tariful pentru utilizare bazine şi acvatorii pentru nave de transport marfă, tehnice, transport pasageri (fără cabine) şi nave aflate în conservare şi reparaţii este stabilit conform prevederilor art 7, art 19, art 24, art.36 şi art.37 din OG nr.22/1999 *privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare*, cu modificările şi completările ulterioare,H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare

Pentru tariful de utilizare bazine portuare de catre nave de transport marfă, tehnice, transport pasageri (fără cabine) şi nave aflate în conservare şi reparaţii, s-a luat în calcul cheltuieli alocate utilizării acvatoriilor de către nave în exploatare, conservare şi reparaţii, raportate la numărul de nave care staţionează/operează în bazinele şi acvatoriile portuare.

Cheltuieli alocate utilizarii bazinelor de catre nave in exploatare, conservare, reparatii / Nave in exploatare, conservare, reparatii (zile/nava) = Cheltuieli unitare (lei/zi/nava), ulterior Cheltuieli unitare (eur/zi/nava), unde cursul de schimb este de 1 euro = 4,7793.

7.2.2. Norme de fundamentare pentru tariful de utilizare bazine si acvatorii pentru nave de agrement, construcţii plutitoare, yahturi şi ambarcaţiuni şalupe.

Tariful pentru utilizare bazine de către nave de agrement, construcţii plutitoare, yahturi, ambarcaţiuni şi şalupe este stabilit conform prevederilor art.7, art.19, art.24, art.36 şi art.37 din OG nr.22/1999 *privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare*, cu modificările şi completările ulterioare,H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

Pentru tariful de utilizare bazinele şi acvatoriile portuare pentru nave de agrement, construcţii plutitoare, yahturi, ambarcaţiuni şi şalupe, s-a luat în calcul cheltuieli alocate utilizării acvatoriilor de către navele de agreement, yahturi, raportate la numărul de nave de agrement, construcţii plutitoare, yahturi, ambarcaţiuni şi şalupe.

Cheltuieli alocate utilizarii acvatoriilor de catre navele de agrement, yahturi (lei) / Nave de agrement, yahturi (zile/nava) = Cheltuieli unitare (lei/zi/nava), ulterior Cheltuieli unitare (eur/zi/nava), unde cursul de schimb este de 1 euro = 4,7793 lei.

7.3. Norme de fundamentare pentru tariful pentru utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră.

Tariful pentru utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră este stabilit conform prevederilor art.7, art.19, art.24, art.36 şi art.37 din OG nr.22/1999 *privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare*, cu modificările şi completările ulterioare,H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

Astfel, la determinarea cheltuielilor s-a avut în vedere nivelul cheltuielilor suportate de companie pentru întreţinerea şi reparaţiile incintelor portuare, raportat la numărul total de pasageri în anul 2019, după cum urmează:

- Cheltuieli directe (100%)- ch. d. din care:
  - Cheltuieli cu salubritatea - 51,18 %

- Cheltuieli cu reparaţiile incintelor - 41,84 %
- Cheltuieli cu amenajarile - 6,99 %

- Cheltuieli indirecte din care :
  Cheltuieli de exploatare ch. ex. 40,3 %
  -Cheltuieli generale ale administraţiei –ch. adm. – 59,7%
- Cheltuieli cu redevenţa
- Cota de profit 10 % - profit.
- Număr total de pasageri – pasageri/an = 62500 pasageri/an 2019.

Formula de calcul a tarifului este.
Cheltuieli unitara totala (lei/an) / 365 – Cheltuieli unitara totala (lei/zi)
Nr. pasageri/an / 365 zile – Nr. pasageri/zi
Cheltuiala unitară (Euro/pasager/zi) = Cheltuieli unitara totala (lei/zi) / Nr. pasageri/zi, unde cursul de schimb este de 1 euro = 4,7793 lei

Modul de calcul al cheltuielilor indirecte pentru tariful de utilizare incintă portuară de către pasagerii navelor de croazieră este :

Venituri totale	A
Venituri din utilizare incintă portuară de către pasageri	B
Pondere venituri din utilizare incintă portuare de către pasageri în total venituri este de 3,52 %.	B/A*100
Cheltuieli totale ale companici în anul 2019(din care au fost scăzute cheltuielile directe care intră în calculul tarifelor ale căror norme de fundamentare vor fi avizate de către CSDN) pentru determinarea cheltuielilor indirecte aferente tarifului de utilizare bazine şi acvatoriile portuare.	C
Cheltuieli indirecte tarif pasageri , din care :	D= 3,52 %*C
Cheltuieli indirecte de exploatare 40,3 %	E= 40,3 % *D
Cheltuieli indirecte generale ale adm 59,7 %.	F = 59,7 % *D
Cheltuieli cu redevenţa	II

7.4.Norme de fundamentare pentru tarifele portuare - prestări servicii

7.4.1. Norme de fundamentare pentru tariful furnizare energie electrică

Tariful pentru furnizare energie electrică este stabilit conform prevederilor art.7, art.19, art.24, art.36 şi art.37 din OG nr.22/1999 *privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare*, cu modificările şi completările ulterioare,H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

1. *Serviciul de furnizare de energie electrică pentru subconsumatorii portuari* (inclusiv nave staţionate permanent la cheu) se efectuează pe bază de comandă/contract încheiat cu CN APDF SA Giurgiu.

Cantitatea de energie electrică furnizată se va factura conform tarifelor practicate de furnizorul de energie electrică, la care se adăugă **tariful de refurnizare practicat de CN APDF SA Giurgiu, tarif aprobat de Autoritatea de Reglementare în domeniul Energiei. Tarifele de furnizare/ refurnizare nu sunt tarife unitare. Diferă de la un furnizor la altul, iar tarifele de refurnizare diferă de la un port la altul, toate acestea fiind aprobate de Autoritatea de Reglementare în domeniul Energiei.**

Tarifele de refurnizare aprobate de ANRE şi practicate de CN APDF SA Giurgiu sunt:

i. Pentru porturile Cernavodă, Oltenița şi Calafat tariful de refurnizare este 25% din pretul furnizorului de energie + pretul furnizorului de energie;

ii Pentru porturile Moldova Veche,Orsova, Dr.Tr.Severin şi Cetate tariful de refurnizare + preţul furnizorului;

iii. Pentru porturile Giurgiu si Călăraşi tariful de refurnizare + pretul furnizorului.

2. *Serviciul de furnizare de energie electrică pentru consumatorii ocazionali* (nave şi consumatori pe bază de comandă) se efectuează numai în baza unei comenzi emise de comandantul navei, agent sau beneficiar.

Tariful de furnizare şi refurnizare energie electrică se aplică la consumul de energie electric consemnat în procesul verbal la care se va adăuga şi tariful de conectare exprimat în Euro/navă/conectare, calculat în lei la cusul BNR la data întocmirii facturii.

Tariful de conectare este aplicat numai subconsumatorilor ocazionali reprezentând nave care intră ocazional în porturi şi dacă necesită alimentarea cu energie, pe bază de comandă se cuplează la tablourile electrice aflate pe cheuri.

La fundamentarea acestor tarife s-au luat în calcul cheltuielile cu lucrările de întreţinere şi reparaţii ale acestor tablouri şi retele electrice, materialele utilizate precum şi costurile legate de personalul direct implicat în această activitate. Există branşamente şi contoare care permit conectarea şi alimentarea cu energie elctrică a acestor subconsumatori ocazionali, alţii decât agenţii economici care îşi desfăşoară activitatea în spaţiile din incintele portuare.

Aceste cheltuieli nu au fost cuprinse în cheltuielile totale din care s-au determinat cheltuielile directe şi indirecte utilizate la tarifele portuare.

Tarif conectare energie electrică.

	ENERGIE (KWh)
A	cantitatea de energie electrica intrata
B	cantitatea de energie electrica pentru CPT
C	cantitatea de energie electrica distribuita la nave (A-B) din care
E	Pret mediu de achizitie a energiei electrice (lei/KWh)
	COSTURI (lei)
1	Costuri de operare si mentenanta (1.1+1.2+1.3+1.4) din care
1.1	materii prime, materiale, obiecte de inventar
1.2	lucrari de intretinere si reparatii executate cu tertii
1.3	costuri legate de personal (salarii, prime, diurne)
1.4.	alte costuri legate de munca vie
1.5.	contributii la fondul de sanatate, la fonduri speciale,
2	Costuri cu amortizarea
3	Costuri cu CPT (B x E)

F	TOTAL COSTURI (1+2+3)
G	PROFIT (lei)
H	TOTAL GENERAL (F+G)(lei)
I	tarif de conectare si distributie (II/C)

7.4.2. Norme de fundamentare pentru tariful furnizare apă potabilă

Tariful pentru furnizare apă potabilă este stabilit conform prevederilor art.7, art.19, art.24, art.36 şi art.37 din OG nr.22/1999 *privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurii de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval şi pe căile navigabile interioare*, cu modificările şi completările ulterioare,H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

1. *Serviciul de furnizare apă potabilă pentru consumatorii ocazionali* (nave şi consumatori pe bază de comandă) se efectuează numai în baza unei comenzi emise de comandantul navei, agent sau beneficiar.

Tariful de furnizare apă potabilă şi întreţinere reţele se aplică la cantitatea de apă consumată la care se va adăuga şi tariful de conectare la apă potabilă exprimat în Euro/navă/conectare, calculat în lei la cusul BNR la data întocmirii facturii. Conectarea la apă potabilă înseamnă încărcarea navei cu necesarul de apă.

Tariful de conectare este aplicat numai subconsumatorilor ocazionali reprezentând nave care intră ocazional în porturi şi dacă necesită alimentarea cu apă , pe bază de comandă se cuplează la căminele de apă aflate pe cheuri. Există contoare în cadrul acestor cămine şi fiecărui subconsumator i se facturează cantitatea de apă preluată.

La fundamentarea acestor tarife s-au luat în calcul cheltuielile cu lucrările de întreţinere şi reparaţii ale acestor cămine de alimentare cu apă potabilă, materialele utilizate precum şi costurile legate de personalul direct implicat în această activitate.

Aceste cheltuieli nu au fost cuprinse în cheltuielile totale din care s-au determinat cheltuielile directe şi indirecte utilizate la tarifele portuare.

2. *Serviciul de furnizare apă potabilă pentru subconsumatorii portuari* (inclusiv nave staţionate permanent la cheu) se efectuează pe bază de comandă/contract încheiat cu CN APDF SA Giurgiu, iar tariful se aplică la consumul de apă potabilă consemnat în procesul verbal confirmat la sfârşitul fiecărei luni de subconsumator.

Cantitatea de apă potabilă furnizată se va factura conform tarifelor practicate de furnizorul principal (furnizori diferiţi în porturi), la care se va adăuga tariful de întreţinere reţele practicat de CN APDF SA Giurgiu.

Tariful pentru întreţinere reţele apă potabilă se aplică navelor staţionate permanent la cheu şi subconsumatori portuari. Tariful cuprinde:

Cheltuieli directe

(amortisment, cheltuieli cu munca vie, cheltuieli cu asigurarea).

Cheltuieli indirecte comune

(Cheltuieli cu munca vie, apă potabilă, combustibili şi lubrefianţi, echipamente de protectie, întreţinere şi reparaţii, materiale de intervenţie)

Cheltuieli generale ale companiei

Profitul companiei

Total general cheltuieli + profit

Tarif conectare apa.

	APA (mc)

A	cantitatea de apa intrata
B	cantitatea de apa pentru CPT
C	cantitatea de apa distribuita la nave (A-B) din care
E	Pret mediu de achizitie a apei (lei/mc)
	COSTURI (lei)
1	Costuri de operare si mentenanta (1.1 | 1.2 | 1.3 | 1.4)
	din care
1.1	materii prime, materiale, obiecte de inventar
1.2	lucrari de intretinere si reparatii executate cu tertii
1.3	costuri legate de personal (salarii, prime, diurne)
1.4	Alte costuri legate de munca vie
1.5	contributii la fondul de sanatate, la fonduri speciale,
1.6	Apă, canalizare și salubritate
2	Costuri cu amortizarea
3	Costuri cu CPT (B x E)
F	TOTAL COSTURI (1+2+3)
G	PROFIT (lei)
H	TOTAL GENERAL (F | G)(lei)
I	tarif de conecatre (H/C)

7.5.Norme de fundamentare pentru tarife portuare – alte servicii

Tarifele pentru prestarea serviciilor de mai jos cuprind numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie (personal implicat direct în prestarea serviciilor).

7.5.1. Norme de fundamentare pentru tarif eliberare Aviz de principiu pentru execuție lucrări de investiții, extindere și modernizări executate de terți, în limitele portuare, aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparține domeniului privat sau domeniului public al unităților administrativ-teritoriale

Tariful pentru prestarea acestui serviciu cuprinde numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie.

Avizul este eliberat de către Consiliul Tehnico-Economic al CN APDF SA. Consiliul este format din 14 membrii. Activitatea Consiliului constă în primirea, studierea și analiza proiectului tehnic al investiției, avizele și acordurile obținute de către solicitant, dezbatere, întocmire/semnare proces verbal al ședinței, solicitare modificări/completări documentație, emitere *Aviz de principiu.*

Avizul se eliberează tuturor beneficiarilor pentru investițiile, precum și lucrările de modificare și modernizare a infrastructurii de transport naval existente în limitele porturilor aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparține domeniului privat sau domeniului public al unităților administrativ-teritoriale.

- Temei legal :

a) H.G. nr. 520/1998 privind înființarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările și completările ulterioare.

b) ORDONANȚA nr. 22 din 29 ianuarie 1999 (*republicată*) *privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare*)*, art.7, art.12,art.19.

Aceste activităţi se derulează pe parcursul a 3 (trei) ore. Stabilirea costului avizului se realizează conform formulă de calcul:
14 persoane x ... lei (salariu mediu pe companie) = ... lei/lună : 168 ore lucrătoare
=.... lei/oră x 3 ore activitate = ... lei : ... lei/euro = ... Euro/aviz.

7.5.2. Norme de fundamentare pentru tarif eliberare Aviz C.T.E. pentru Execuţie lucrări de investiţii, extindere şi modernizări executate de terţi, în limitele portuare, aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparţine domeniului public al unităţilor statului

Tariful pentru prestarea serviciului cuprinde numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie.
Avizul este eliberat de către Consiliul Tehnico-Economic al CN APDF SA. Consiliul este format din 14 membrii. Activitatea Consiliului constă în primirea, studierea şi analiza proiectului tehnic al investiţiei, avizele şi acordurile obţinute de către solicitant, dezbatere, întocmire/semnare proces verbal al şedinţei, solicitare modificări/completări documentaţie, emitere *Aviz C.T.E.*

Avizul se eliberează tuturor beneficiarilor pentru investiţiilor, precum şi lucrările de modificare şi modernizare a infrastructurii de transport naval existente în limitele porturilor aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu, a căror infrastructură aparţine domeniului public al statului.

- Temei legal :

a) H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.
b) ORDONANŢA nr. 22 din 29 ianuarie 1999 (*republicată*) privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*), art.7, art.12,art.19.
Aceste activităţi se derulează pe parcursul a 4 (patru) ore. Stabilirea costului avizului se realizează conform formulă de calcul:
14 persoane x ... lei (salariu mediu pe companie) = ... lei/lună : 168 ore lucrătoare
=.... lei/oră x 4 ore activitate = ... lei : ..... lei/euro = ... Euro/aviz.

7.5.3. Norme de fundamentare pentru tarif emitere carnet muncitor portuar

Tariful pentru prestarea serviciului cuprinde numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie. Două persoane din cadrul Biroului Resurse Umane sunt implicate direct în prestarea serviciului (tipărire, analiza documentelor, completare, aplicare viză).
- Temei legal :

a) H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare
b) ORDONANŢA nr. 22 din 29 ianuarie 1999 (*republicată*) privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*), art.7, art.12,art.19,art. 24 lit. j), art. 62, alin. 5), art. 63.
Aceste activităţi se derulează pe parcursul a 2 (două) ore. Stabilirea costului avizului se realizează conform formulă de calcul:
2 persoane x ... lei (salariu mediu pe companie) = ... lei/lună : 168 ore lucrătoare
=.... lei/oră x 2 ore activitate = ... lei : ..... lei/euro = ... Euro/carnet.

7.5.4. Norme de fundamentare pentru tarif Acordare viză anuală carnet muncitor portuar

Tariful pentru prestarea serviciului cuprinde numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie. O persoană din cadrul Biroului Resurse Umane este implicată direct în prestarea serviciului (verificare documente, aplicare viză).

Temei legal :

a) H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

b) ORDONANŢA nr. 22 din 29 ianuarie 1999 (*republicată*) privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*), art.7, art.12,art.19,art.24 lit j), art. 62, alin. 5), art. 63.

Această activitate se derulează pe parcursul unei ore. Stabilirea costului avizului se realizează conform formulă de calcul:

1 persoane x ... lei (salariu mediu pe companie) = ... lei/lună : 168 ore lucrătoare =.... lei/oră x 1 ore activitate = ... lei : ....lei/euro = ... Euro/viză.

7.5.5. Norme de fundamentare pentru tariful eliberare Aviz de principiu pentru desfăşurarea de activităţi portuare.

Tariful pentru prestarea serviciului cuprinde numai cheltuieli directe (100%) respectiv, numai cheltuieli cu munca vie. Această activitate constă în studierea şi analiza documentelor de referinţă ale operatorului economic/portuar, avize, acorduri, întocmire/semnare proces verbal al şedinţei, emitere Aviz de principiu.

- Temei legal :

a) H.G. nr. 520/1998 privind înfiinţarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, cu modificările şi completările ulterioare.

b) ORDONANŢA nr. 22 din 29 ianuarie 1999 (*republicată*) privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*), art.7, art.12,art.19,art. 36, art. 37, art. 62, alin. 5), art. 63.

Această activitate se derulează pe parcursul a 3(trei) ore. Stabilirea costului avizului se realizează conform formulă de calcul:

14 persoane x ... lei (salariu mediu pe companie) = ... lei/lună : 168 ore lucrătoare =.... lei/oră x 3 ore activitate = ... lei : .... lei/euro = ... Euro/avieri

8.Abrevieri

ANEVAR	**Asociaţia Naţională a Evaluatorilor Autorizaţi din România;**
ANR	**Autoritatea Navală Română.**
CN APDF SA	**Compania Naţională Administraţia Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu;**
CSDN	**Consiliul de Supraveghere din Domeniul Naval**
CTE	**Consiliul Tehnico Economic;**
H.G.	**Hotărâre de Guvern;**
MTIC	**Ministerul Transporturilor Infrastructurii şi Comunicaţiilor**
mcrh	**Unitate de masura pentru cantitatea de material dragat-metru cub ridicare hidrografica**
Ch.IMF	**Cheltuieli cu întreţinere frontului de cheu.**

9.Tabel ponderi cheltuieli

Nr. Crt.	Denumire cheltuială directă	Pondere cheltuială (directe şi indirecte) aferente tarifului	Pondere cheltuială în cheltuielile directe ale tarifului	Pondere cheltuielă inclusă în tarif din total cheltuieli ale administraţiei.
1	cheltuieli directe întreţinere şi reparaţii front cheu tarif cheiaj	0,65 %	2 %	0,15%
2	cheltuieli directe cu munca vie – tarif cheiaj	41,49 %	98%	9,57 %
3	Cheltuieli directe dragaj estimate – tarif bazine	37,11 %	45%	1,99 %
4	Cheltuieli directe munca vie tarife bazine	45,27 %	55 %	2,43 %
5	cheltuieli cu salubrizarea – tarif pasageri	10,37 %	51,18 %	0,30 %
6	cheltuieli cu reparatiile incintelor portuare – tarif pasageri	8,48 %	41,84 %	0,25 %
7	cheltuieli cu amenajarile incintelor – tarif pasageri	1,41 %	6,99 %	0,04 %

Director General
Florian Velicu

Director Economic
Maria Toader

Şef Birou Comercial Urmărire Contracte
Gabriela Tănăsescu

Şef B.T.A.A.IT.
Daniela Enache