



## SCRISOARE DE AȘTEPTĂRI

pentru perioada 2019-2023

privind selecția membrilor Consiliului de Administrație al Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. și directorilor, în conformitate cu prevederile OUG nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice

### I. VIZIUNEA GENERALĂ A ACȚIONARILOR CU PRIVIRE LA MISIUNEA ȘI OBIECTIVELE C.N. APDM S.A.

Întreprinderile publice - regii autonome și societăți la care statul deține participații integrale sau majoritare sau participații care le asigură controlul - reprezintă un segment important al economiei naționale și, prin activitatea și rezultatele lor financiare, au influență asupra stabilității și dezvoltării economice a țării.

Statul își poate îmbunătăți considerabil rolul de acționar printr-o politică rațională, prudentă și axată pe rezultate în administrarea participațiilor în economie și mai ales printr-un cadru adecvat de guvernare corporativă. Managementul profesionist al tuturor întreprinderilor publice, inclusiv ale celor din sectoare considerate de interes strategic, aplicând legislația în vigoare în domeniul guvernării corporative, dar și cele mai bune practici internaționale în domeniu, reprezintă un obiectiv cheie.

Dat fiind că întreprinderile publice au început să fie apreciate ca fiind un vector important de redresare economică și de echilibrare a bugetului de stat, funcționalitatea, solvabilitatea și lichiditatea acestor entități având o influență considerabilă asupra ansablului economiei, prin efectul de multiplicare, necesitatea implementării și, respectiv, îmbunătățirea guvernării corporative trebuie să susțină aceste rațiuni eminamente economice.

Implementarea și îmbunătățirea guvernării corporative a întreprinderilor publice (operatorilor economici) reprezintă un obiectiv asumat de Guvernul României încă din anul 2011, prin Scrisoarea de Intenție către Fondul Monetar Internațional, aprobată prin Memorandum la data de 7 iunie 2011.

Pornind de la obligațiile asumate în fața organismelor internaționale, dar și de la premisa că eficiența unei întreprinderi publice depinde, în mod determinant, de performanța

managementului acesteia, Guvernul României a adoptat în noiembrie 2011, OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.111/2016, denumită în continuare "OUG nr.109/2011", care reglementează printre altele stabilirea condițiilor în care sunt selectați administratorii și managerii societății, precum și regulile care să asigure transparența politicii de acționariat a statului.

În acest sens, în calitate de autoritate publică tutelară, Ministerul Transporturilor publică prezenta Scrisoare de așteptări, document de lucru care stabilește performanțele așteptate de la organele de administrare și conducere ale societății. Acest document are rolul de a ghida candidații pentru posturile de administratori, de director general, precum și candidații pentru postul de director economic, selectați și înscriși în lista scurtă, în întocmirea Declarației de intenție (document de lucru prin care aceștia își prezintă viziunea sau programul privind dezvoltarea întreprinderii publice) și ulterior de a ghida Consiliul de administrație în redactarea Planului de administrare.

Printre principalele obiective care se circumscriu unui scop important al Guvernului României, întărirea rolului statului ca acționar și asigurarea sustenabilității acestuia proces pe termen mediu și lung, se numără:

- o Implementarea principiilor de guvernanta corporativă în cadrul întreprinderilor publice;
- o Creșterea nivelului de profesionalism și performanță a managementului în cadrul întreprinderilor publice;
- o Asigurarea unei performanțe financiare și operaționale sustenabile a întreprinderilor publice.

Așteptările statului ca acționar în întreprinderile publice vizează maximizarea profitului anual și realizarea unor obiective strategice precum: implementarea de programe sustenabile de investiții pe termen mediu și lung, valorificarea eficientă a oportunităților de afaceri, dezvoltarea activității de cercetare și inovare, dezvoltarea capitalului uman, transparență, etică și integritate, implementarea modelelor de bune practici de guvernanta corporativă, competitivitate și dezvoltare durabilă. În centrul întregii legislații privind guvernanta corporativă pentru întreprinderile publice din România se situează ideea implementării transparente a managementului privat asigurat de administratori profesioniști, cu viziune și care să fie responsabili, eficienți și competitivi în raport cu așteptările acționarilor și obiectivele de performanță stabilite.

În considerarea acestor aspecte, așteptările acționarului majoritar, statul român, se regăsesc în Scrisoarea de așteptări, document de lucru ce conține performanțele așteptate de la organele de administrare și politica acționariatului privind administrarea și conducerea întreprinderii publice.

În conformitate cu art.6 Secțiunea a 2-a din Cap.I Anexa 1c la H.G. nr.722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, "Scrisoarea

de așteptări constituie o sinteză a așteptărilor financiare și nonfinanciare ale autorității publice tutelare, întocmite în consultare cu acționarii, după caz, reprezentând individual sau împreună minimum 5% din capitalul social al întreprinderii publice, și a strategiei guvernamentale în sectoarele în care acționează întreprinderea publică, precum și a politicilor fiscal-bugetare, cu evidențierea legăturii dintre acestea și așteptările generale ale autorității publice tutelare și acționarilor, după caz, de la organele de administrare și conducere ale întreprinderii publice.”

Statul român, prin Ministerul Transporturilor (MT), în calitate de acționar majoritar al Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” - S.A. Galați, denumită în continuare Compania, cu sediul social în Municipiul Galați, Strada Portului, nr. 34, Cod 800025, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J17/905/1998, cod unic de înregistrare RO 11776466, deținător al 84.947 acțiuni, reprezentând 79,99% din capitalul social, a elaborat prezenta Scrisoare de așteptări, în temeiul prevederilor OUG nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, modificată și aprobată prin Legea nr.111/2016 și ale Normelor metodologice de aplicare a OUG nr.109/2011, cu modificările și completările ulterioare, aprobate prin HG nr.722/2016, prin care stabilește așteptările acționarilor privind evoluția Companiei în următorii patru ani.

Prezentul document a fost elaborat în temeiul prevederilor OUG nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, modificată și aprobată prin Legea nr.111/2016 și ale Normelor metodologice de aplicare a OUG nr.109/2011, cu modificările și completările ulterioare, aprobate prin HG nr.722/2016 și reprezintă dezideratele acționarilor, respectiv Ministerul Transporturilor și Fondul Proprietatea, pentru evoluția Companiei în următorii patru ani.

**Scrisoarea de așteptări va fi adusă la cunoștință candidaților aflați pe lista scurtă prin publicarea pe paginile de internet ale autorității publice tutelare și Companiei.**

## **II. REZUMATUL STRATEGIEI ÎN DOMENIUL ÎN CARE ACȚIONEAZĂ CN APDM SA**

În Europa, transportul maritim și pe căi navigabile interioare a fost de-a lungul istoriei unul dintre motoarele principale ale creșterii economice și prosperității. Serviciile de transport naval sunt cruciale pentru economia europeană și pentru societățile comerciale ce se confruntă cu concurența globală. Porturile joacă un rol crucial în dezvoltarea industrială prin conectarea diverselor coridoare și moduri de transport.

Porturile europene trebuie să concureze atât cu porturile din UE, cât și cu cele din țările învecinate din afara Uniunii. Pe lângă acestea, fiecare port trebuie să rezolve problemele legate de creșterea traficului, de schimbările privind dimensiunile și complexitatea flotelor, cerințele de mediu și gestionarea din zona portului.

Politica de transporturi la nivel european este de a dezvolta transportul naval în detrimentul transportului rutier și pe cale ferată, care nu sunt la fel de rentabile și poluează mediul înconjurător, în special traficul rutier.

Fluviul Dunărea este cale navigabilă internațională, componentă navală a coridorului TEN-T Rhin - Danube, reprezentând coridorul VII de transport PAN european. Conform clasificării CEE - ONU sectorul românesc al Dunării face parte din clasa a VII-a.

De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T central.

Compania administrează infrastructura portuară din porturile: Hârșova, Măcin, Brăila, Galați, Isaccea, Mahmudia, Tulcea, Chilia Veche și din locul de operare Smârdan, iar bunurile care alcătuiesc infrastructura portuară (terenuri portuare, construcții hidrotehnice portuare, fronturi de acostare, acvatorii, etc.) fac parte din inventarul bunurilor proprietate publică a statului.

A. Porturile situate pe Dunăre a căror infrastructură portuară este administrată de CN APDM SA Galați:

1. Portul Hârșova - km 255 - km 251 - ambele maluri;
2. Portul Brăila - km 173 +800 - km 167 - ambele maluri;
3. Portul Galați - km 160 - Mm 76 - ambele maluri;
4. Portul Isaccea - Mm 56,5 - Mm 53 - mal drept;
5. Portul Tulcea - Mm 42 - Mm 34 - mal drept.

B. Porturi situate pe brațele secundare ale Dunării a căror infrastructură portuară este administrată de CN APDM SA Galați:

1. Portul Mahmudia - km 90 - km 86 Braț Sf. Gheorghe, ambele maluri;
2. Portul Chilia Veche - km 46 - km 43 Braț Chilia, mal drept;
3. Portul Smârdan - km 0 - km 1 Brațul Măcin, mal drept;
4. Portul Măcin - km 15 - km 12 Brațul Măcin, ambele maluri.

Dunărea Maritimă reprezintă ultimul sector al Dunării pe teritoriul României, fiind reprezentat de porțiunea în aval de Brăila până la vărsarea în Marea Neagră. Sectorul dintre Brăila și Marea Neagră, Dunărea Maritimă, permite intrarea navelor maritime cu pescaj de 7 m. În aval de Tulcea, Dunărea se desparte în cele trei brațe - Chilia, Sulina, Sfântu Gheorghe, dintre acestea doar Sulina fiind navigabil pentru nave maritime.

**Portul Galați** este unul dintre porturile centrale de importanță strategică.

Galați este cel de-al doilea port din România ca mărime și este considerat unul dintre porturile de bază ale rețelei TEN-T. Portul Galați operează cereale, agregate, oțel, minereu de fier, cărbune și fier vechi.

Portul Galați este cel mai important port al Dunării Maritime oferind o serie de avantaje, printre care cele mai importante sunt:

- număr de bazine portuare: 2;

- adâncimea medie este în jur de 9m , iar adâncimea minimă este de aproximativ 7,3m;
- număr dane de operare: 56;
- suprafața incintei portuare este de 881.183 m<sup>2</sup>;
- este a doua mare poartă maritimă de acces de la Marea Neagră oferind o conexiune feroviară către țările fără ieșire la mare din Europa Centrală;
- portul are o capacitate teoretică de 6,8 milioane de tone pe an.

Portul Brăila este unul dintre cele mai mari porturi fluvio-maritime românești și are următoarele caracteristici principale:

- suprafața totală a portului este de 414.965 m<sup>2</sup>;
- are o capacitate maximă teoretică de 3,1 milioane de tone pe an;
- lungimea cheurilor: 2558 m<sup>2</sup>;
- număr dane de operare: 25.
- Facilitati pentru stationarea navelor pe timp de iarna;
- Conexiune cu rețeaua feroviara nationala;
- Cale ferata cu ecartament larg - in lungul danelor de operare;
- Punct de tarifare cale ferata;
- Conexiune cu sistemul rutier national;
- Facilitati de depozitare a marfurilor (platforme deschise si magazii inchise);
- Echipamente portuare pentru operarea navelor;
- Siloz pentru cereale;
- Facilitati pentru bunkeraj;
- Facilitati pentru intretinerea navelor;
- Zona libera;
- Punct vamal;
- Terminal cerealier;

**Portul Tulcea** este unul din principalele porturi localizate pe sectorul maritim al Dunării pe care pot naviga atât nave fluviale, cât și nave maritime. Portul Tulcea este parte integrantă a rețelei TEN-T fluviale extinse.

Portul Industrial este situat pe fluviul Dunărea, între Mm 39+1352 și Mm 39+1022, ocupă o suprafață de teren de 31.831,35 mp și se compune dintr-un front de acostare în lungime totală de 330m, reprezentând 2 (două) dane, respectiv o dană maritimă de 230 m lungime (cheu vertical tip estacadă) și o dană fluvială de 100 m (cheu mixt - perete vertical și taluz). Accesul în incinta portului se poate efectua numai rutier.

Portul Comercial este situat în aval de Portul Industrial, între Mm39 și Mm 38+1530, ocupă o suprafață de teren de 28.926,50 mp și dispune de un front de acostare de 320 ml, respectiv 3 dane fluviale (cheu pereat). Accesul în incinta portului se poate efectua pe cale ferată sau rutier.

În prezent, în derularea traficului de mărfuri prin Portul Tulcea, Portul industrial are o pondere de peste 90%, iar aportul Portului Comercial este practic nesemnificativ. Motivul principal este reprezentat de faptul că acostarea și operarea navelor la cheul, în Portul

Transportul portuar de mărfuri (cumulat mărfuri încărcate și mărfuri descărcate)						
Anul	Portul Galați		Portul Brăila		Portul Tulcea	
	pe căi navigabile interioare	maritim	pe căi navigabile interioare	maritim	pe căi navigabile interioare	maritim
2015	5955	1357	328	494	1503	10
2016	6625	1101	352	490	1545	9
2017	6343	1177	355	410	1331	72
2018	6400	1320	476	481	1748	56

Comercial, este îngreunată de depunerile existente și condiționată de nivelul fluviului Dunărea.

### Portul Măcin

Portul are o suprafață de 8.500 m<sup>2</sup> de platformă deschisă și de 3.400 mp magazii închise. Portul Măcin este situat la 19 km față de Portul Brăila, având o lungime de 700 m de cheu pereat.

De-a lungul cheului se regăsesc amenajări pentru depozitarea mărfurilor pe platformă deschisă și magazii închise, precum și un terminal de pasageri.

Echipamentele din dotarea portului sunt două macarale pod cu o capacitate de 2 tone și un buldozer pentru operațiuni de încărcare - descărcare.

**Portul Hârșova** are o suprafața totală de 14.401 mp și o lungime de cheu de 500m. Portul are un singur bazin cu adâncimea de cca. 2,5 m, dispune de facilități de depozitare a mărfurilor și este conectat la sistemul rutier. Portul nu dispune de linii ferate din cauza lipsei rețelei feroviare în zona Hârșova.

Portul are un terminal pentru pasageri și un terminal pentru încărcătură lichidă. Dotările portului constau în două macarale plutitoare de 16 tone capacitate și amenajări pentru depozitare a mărfurilor pe platforme deschise cu o suprafață de cca. 12.500 mp și depozite închise cu o suprafață de cca. 2.000 mp.

**Portul Isaccea** se află în județul Tulcea. Lucrările hidrotehnice care constituie infrastructura portuară au fost realizate începând cu anul 1958. Portul are o suprafața totală este de 49.785 mp și ca urmare a lucrărilor de reabilitare realizate între anii 2007-2008 (etapa I) și 2010-2011 (etapa a II-a) un front continuu de acostare, lung de 421 m, care a fost organizat în 5 dane fluviale.

Între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina) s-a înființat punctul internațional de trecere a frontierei de stat româno-ucrainene pentru pasageri și marfă în regim de bac.

**Portul Mahmudia** are o suprafață totală de 50.667 mp și este specializat în expedierea calcarului de la cariera din zonă spre combinatul siderurgic Galați. Dezvoltarea portului s-a produs etapizat începând cu a doua jumătate a anilor 1960.

**Portul Chilia Veche** a fost pus în funcțiune anul 1994 și ocupă o suprafață de 20.989,99 mp, din care: portul de pasageri 10.015,57 mp și portul comercial de 10.974,42 mp. Amenajarea portuară asigură în exclusivitate legătura cu restul țării pe calea apei. Capacitatea de trafic a portului este apreciată la cca. 100 mii tone/an, operațiunile de încărcare -descărcare efectuându-se cu macarale plutitoare.

**Misiunea CN APDM SA GALAȚI** este să dezvolte și să promoveze porturile a căror infrastructură de transport naval o deține în concesiune, să le integreze în rutele de transport fluvial, maritim, rutier și feroviar, să promoveze comerțul fluvio-maritim prin furnizarea de servicii portuare competitive care să respecte comunitatea și mediul înconjurător.

Obiectivele generale ale CN APDM SA GALAȚI au fost stabilite și planificate în strânsă legătură cu cele legale și de reglementare.

#### **Obiective generale ale CN APDM SA GALAȚI:**

OG 1: Asigurarea funcționalității infrastructurii de transport naval prin activități de reparații și întreținere, care să conducă la menținerea caracteristicilor tehnice minime obligatorii;

OG 2: Modernizarea infrastructurii portuare existente cu dezvoltarea unor terminale specializate în vederea interconectării porturilor administrate de companie cu rețeaua transeuropeană de transport;

OG 3: Furnizarea de servicii portuare adecvate și competitive, cu respectarea prevederilor legale și a principiului tratamentului egal și nediscriminării;

OG 4: Promovarea porturilor situate pe sectorul maritim al Dunării și integrarea acestora în rutele de transport fluvial, maritim, feroviar și rutier naționale și internaționale;

OG 5: Optimizarea consumului de resurse materiale și financiare, în concordanță cu activitățile desfășurate și cu serviciile oferite clienților;

OG 6: Implementarea unor practici de management eficiente în domeniul gestionării resurselor umane în cadrul companiei, prin îmbunătățirea competențelor profesionale și motivarea angajaților companiei, asigurarea unui sistem operațional corect și pertinent de evaluare a performanței;

OG 7: Utilizarea documentelor previzionale (strategii, planuri, programe) și îmbunătățirea proceselor de monitorizarea și control a tuturor activităților din cadrul companiei;

OG 8: Diminuarea impactului negativ asupra mediului cauzat de activitățile de transport fluvial și implementarea de măsuri specifice care vizează îmbunătățirea aspectelor de calitate, mediu, securitate și sănătate în muncă;

OG 9: Monitorizarea optimă a execuției bugetare, în acord cu necesitățile operaționale.

OG 10: Dezvoltarea activităților de prevenire și control pentru protejarea resurselor alocate împotriva pierderilor datorate risipei, abuzului, erorilor sau fraudelor;

OG 11: Asigurarea liberului acces la informațiile de interes public;

OG 12: Asigurarea fiabilității informațiilor utilizate în cadrul companiei/difuzate către terți.

## **Conformitatea cu legile, regulamentele și politicile interne**

OG 13: Alocarea resurselor financiare în condiții de legalitate, eficiență, eficacitate, economicitate;

OG 14: Implementarea adecvată a cadrului de reglementare și a standardelor prin intermediul politicilor, procedurilor, documentelor de conformitate.

### **III. MENȚIUNEA PRIVIND ÎNCADRAREA CN APDM SA**

Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” - S.A. Galați este întreprindere publică, în sensul dispozițiilor prevăzute la art. 2 pct. 2 lit. b din OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.

**Forma juridică:** persoană juridică de naționalitate română, organizată ca societate pe acțiuni, care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legislației aplicabile și statutului propriu.

**Sistem de administrare:** Unitar.

#### **Domeniul și obiectul de activitate**

Domeniul principal de activitate în care Compania își desfășoară activitatea este cel cu privire la "Activități anexe pentru transporturi" - 522 cod CAEN.

Activitatea principală a Companiei constă în "Activități de transporturi anexe transporturilor pe apă" - 5222 cod CAEN.

În secundar, Compania desfășoară următoarele activități:

- Alte activități de tipărire n.c.a. - 1812 cod CAEN;
- Reproducerea înregistrărilor - 1820 cod CAEN;
- Transportul energiei electrice - 3512 cod CAEN;
- Distribuția energiei electrice - 3513 cod CAEN;
- Furnizarea de abur și aer condiționat - 3530 cod CAEN;
- Captarea, tratarea și distribuția apei - 3600 cod CAEN;
- Colectarea și epurarea apelor uzate - 3700 cod CAEN;
- Colectarea deșeurilor nepericuloase - 3811 cod CAEN;
- Colectarea deșeurilor periculoase - 3812 cod CAEN;
- Tratarea și eliminarea deșeurilor nepericuloase - 3821 cod CAEN;
- Tratarea și eliminarea deșeurilor periculoase - 3822 cod CAEN;
- Activități și servicii de decontaminare - 3900 cod CAEN;
- Construcții hidrotehnice - 4291 cod CAEN;



- Lucrări de instalații electrice - 4321 cod CAEN;
- Alte lucrări de instalații pentru construcții - 4329 cod CAEN;
- Alte lucrări de finisare - 4339 cod CAEN;
- Alte lucrări speciale de construcții n.c.a. - 4399 cod CAEN;
- Comerț cu ridicata al deșeurilor și resturilor - 4677 cod CAEN;
- Activități de telecomunicații prin rețele cu cablu - 6110 cod CAEN;
- Activități de telecomunicații prin rețele fără cablu - exclusiv prin satelit - 6120 cod CAEN;
- Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web și activități conexe - 6311 cod CAEN;
- Închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate - 6820 cod CAEN;
- Administrarea imobilelor pe bază de comision sau contract - 6832 cod CAEN;
- Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea - 7112 cod CAEN;
- Activități de testări și analize tehnice - 7120 cod CAEN;
- Servicii de reprezentare media - 7312 cod CAEN;
- Activități de închiriere și leasing cu echipamente de transport pe apă - 7734 cod CAEN;
- Activități de închiriere și leasing cu alte mașini, echipamente și bunuri tangibile n.c.a. - 7739 cod CAEN;
- Activități de servicii privind sistemele de securitate - 8020 cod CAEN;
- Activități de organizare a expozițiilor, târgurilor și congreselor - 8230 cod CAEN;
- Alte forme de învățământ n.c.a. - 8559 cod CAEN.
- Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre - 5221 cod CAEN;

În vederea îndeplinirii funcției de autoritate portuară și în calitatea sa de administrație portuară și/sau de zonă liberă, Compania execută următoarele activități specifice:

- a) aplicarea politicilor portuare elaborate de Ministerul Transporturilor;
- b) întocmirea planurilor de dezvoltare a porturilor în concordanță cu politica și programele de dezvoltare elaborate de Ministerul Transporturilor și a regulamentului portuar;
- c) implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor portuare;
- d) elaborarea sau avizarea studiilor și proiectelor privind dezvoltarea ori modificarea infrastructurilor portuare, precum și a proiectelor de dezvoltare și modernizare a suprastructurilor portuare, propuse de operatorii economici care își desfășoară activitatea în porturi;
- e) elaborarea programelor anuale de întreținere și reparație, de semnalizare și de dragaj pentru asigurarea adâncimilor minime, cu consultarea operatorilor portuari;
- f) coordonarea activităților care se desfășoară în porturi;

- g) acordarea de avize sau autorizații pentru activitățile de transport naval ori licențe de lucru și permise de acces în zona liberă, după caz, în conformitate cu legislația în vigoare;
- h) asigurarea funcționalității, administrarea, întreținerea, repararea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval ce i-a fost concesionată și a patrimoniului propriu, precum și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale acestora și punerea lor la dispoziție utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, în conformitate cu reglementările în vigoare;
- i) stabilirea ordinii de intrare a navelor în porturi și alocarea danelor;
- j) urmărirea și luarea măsurilor necesare pentru ca traficul de mărfuri în porturi, precum și modul de depozitare a acestora să nu afecteze siguranța infrastructurii portuare, securitatea în porturi și operarea navelor;
- k) coordonarea traficului portuar în perioade aglomerate ca urmare a unor comenzi guvernamentale și, în aceste situații, stabilirea cu operatorii portuari a programelor de încărcare / descărcare a mărfurilor în/din nave și prioritățile la intrarea navelor la operare;
- l) urmărirea traficului de nave și de mărfuri în porturi, centralizarea datelor privind volumul de marfă operat, portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, numărul de nave operate și a datelor privind normele de operare, precum și publicarea anuală a acestor date;
- m) asigurarea desfășurării activităților privind:
- (i)semnalizarea costieră și plutitoare pe șenalele de acces și în porturi;
  - (ii)preluarea deșeurilor generate de nave conform legii;
- n) asigurarea asistenței pentru prevenirea poluării la operarea navelor cu produse petroliere;
- o) urmărirea sau asigurarea, după caz, a furnizării permanente a serviciilor de siguranță în conformitate cu legislația în vigoare;
- p) dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor minime de navigație în radele porturilor, pe șenalele de acces către acestea, în bazinele portuare și la dane;
- q) asigurarea de servicii pentru nave de agrement și turism nautic și de servicii pentru pasageri și turiști;
- r) ținerea evidenței muncitorilor portuari care efectuează muncă specifică în porturi și eliberarea carnetelor de lucru în port, în conformitate cu legislația în vigoare;
- s) prestarea de servicii cu navele proprii;
- t) prestarea de servicii, operațiuni și lucrări în scopul îndeplinirii unor obligații ce revin statului român din acorduri și convenții internaționale la care România este parte, prin delegare de competență;
- u) reprezentarea Ministerului Transporturilor în relațiile cu concesionarii infrastructurii de transport naval sau a serviciilor de siguranță, în limitele mandatului acordat de către minister în acest sens, în condițiile legii;

v) orice alte activități necesare realizării scopului pentru care a fost înființată și asigurarea eficientizării companiei.

Obiectul de activitate al Companiei poate fi modificat prin hotărârea adunării generale extraordinare a acționarilor, cu respectarea legislației în vigoare și a statutului.

### **Domeniul public**

Infrastructura de transport naval, reprezentând bunuri aparținând domeniului public al statului concesionată Companiei de către Ministerul Transporturilor pe bază de contract de concesiune, în vederea administrării, poate fi modificată prin acordul părților, caz în care contractul se renegociază.

Compania pune la dispoziția utilizatorilor infrastructura de transport naval aparținând domeniului public al statului, precum și patrimoniul propriu, în mod nediscriminatoriu, pe baza unor contracte de subconcesiune, prestări servicii sau închiriere, în conformitate cu legislația în vigoare.

### **Legislație relevantă domeniului de activitate al Companiei:**

- HG nr.518/1998 privind înființarea Companiei Naționale "Administrația Porturilor Dunării Maritime" - S.A. Galați, cu completările și modificările ulterioare;
- OUG nr.109/2011 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.111/2016, cu modificările ulterioare;
- Legea nr.31/1990 privind societățile comerciale, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- OG nr.22/1999 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 căi navigabile, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- OMT nr.1286/2012 pentru aprobarea Regulamentului privind închirierea infrastructurii de transport naval care aparține domeniului public al statului și este concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare;
- OG nr.42/1997 privind transportul naval, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr.21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale;
- OUG nr.54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, cu completările și modificările ulterioare;
- OUG nr. 80/2003 pentru acceptarea de către România a amendamentelor la anexa Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată,

și a Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9-13 decembrie 2002;

- Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

Documente strategice la nivelul UE:

- Cartea Albă intitulată Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor COM (2011) 144 final.
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
- Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării” - COM(2010)0715, și documentele de lucru care însoțesc comunicarea: SEC(2010)1489; SEC(2010)1490 și SEC(2010)1491.

#### **IV. Politica de dividende/vărsăminte din profitul net**

Politica de dividende/vărsăminte din profitul net se va aplica în conformitate cu legislația specifică în vigoare.

Compania va aplica o politică privind asigurarea repartizării profitului contabil rămas după deducerea impozitului pe profit, conform prevederilor art.42 alin (2) din Legea nr.235/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 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.

#### **V. AȘTEPTĂRI PRIVIND POLITICA DE INVESTIȚII**

CN APDM SA Galați trebuie să finalizeze investițiile programate, să realizeze o planificare pe termen lung, multianual, a proiectelor de investiții și trebuie să aloce resurse financiare suficiente în vederea întreținerii/dezvoltării infrastructurii portuare aflate sub administrarea companiei, precum și să realizeze o politică de investiții adecvată mediului în care activează Compania.

În acest sens, planul de investiții propus trebuie să ducă la îndeplinirea obiectivelor prevăzute în planul de administrare, precum și a indicatorilor financiari și nefinanciari rezultați din planul de administrare.

Planul de investiții urmează să fie fundamentat pe baza unor studii de fezabilitate, care să asigure eficiența economică a acestor investiții, precum și potențialul câștig al acționarilor. Astfel, planul de investiții trebuie să aibă o valoare adăugată netă (VAN) pozitivă și o rată internă de rentabilitate (RIR) în condițiile unor presupuneri rezonabile cu privire la piață vizând viitoarele beneficii și viitorul cost al capitalului.

**Portofoliul proiectelor de investiții în pregătire sau derulare:**

### **Program modernizare Port Galați**

- Proiect “Platforma Multimodală Galați - Etapa II - Modernizarea infrastructurii pentru acces terestru în portul Galați”;
- Proiect: Dezvoltarea portului Galați - amenajare dane RO-RO (danele 39 parțial, 40 și 41, inclusiv cap mol);
- Proiect: Reabilitare și dezvoltare dane 35 - 41 Port Bazinul nou Galați;
- Proiect: Modernizarea infrastructurii portului mineralier- reparații capitale.

### **Modernizarea infrastructurii Port Măcin**

În portul Măcin se operează piatră pentru industria internă de construcții și este concentrat în totalitate pe transportul naval al acestei pietre. Au fost propuse lucrări de reabilitare și modernizare infrastructură portuară.

### **Modernizarea infrastructurii Port Hârșova**

Portul Hârșova are un singur bazin cu 500 m de cheu în pantă; în afară de transportul de călători, în prezent, acest port mai este utilizat și pentru transportul naval al nisipului extras din albia râului. Au fost propuse lucrări de modernizare infrastructură portuară.

### **Modernizarea infrastructurii Port Isaccea**

Isaccea operează exclusiv produse ale industriei de construcții în termeni de transport și operare a lemnului, a pietrei și a nisipului. Au fost propuse lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii portuare existente, în concordanță cu nevoia de creștere a capacității de operare și ținând cont de ăntreg arealul posibil de exploatat.

### **Modernizarea infrastructurii Port Mahmudia**

Portul Mahmudia este folosit cu precădere pentru transportul domestic de piatră pentru industria de construcții. Au fost propuse lucrări de reabilitare infrastructură portuară actuală pentru mărirea capacității de operare și atragerea de noi fluxuri de marfă.

### **Reabilitarea infrastructurii portuare Port Chilia Veche**

În prezent, Chilia Veche operează foarte puține transporturi comerciale de marfă, fiind dedicat în special, traficului de pasageri. Există facilități limitate pentru operare și depozitare de cereale. A fost propusă reabilitarea infrastructurii portuare actuale.

### **Program modernizare Port Tulcea**

Proiectul Dezvoltarea portului Tulcea - etapa I implică lucrări de modernizare atât în Portul Industrial, cât și în Portul Comercial.

### **Portul Brăila**

Reabilitarea de cheuri maritime și fluviale:

- Lucrări de infrastructură a sectorului portuar a frontului de operare la Dunăre, adiacent molului;
- Lucrări de infrastructură a sectorului portuar din incinta Bazin Docuri.

Totodată, în stabilirea măsurilor strategice din planul de administrare, autoritatea tutelară aşteaptă să regăsească acele direcții de acțiune care să implementeze proiectele stabilite ca prioritare pentru Companie în Master Planul General pentru Transport (MPGT) atât pe termen scurt (2014-2020), cât și pe termen mediu (2021-2030).

### **Managementul riscului**

Consiliul de administrație împreună cu conducerea executivă trebuie să identifice principalii indicatori de risc cu referire la activitatea Companiei și să îi monitorizeze permanent cu scopul de a reduce gradul de expunerea al CN APDM SA la efectele unor riscuri inerente (economico-financiare, comerț, juridice, patrimoniale, operaționale, etc.)

Riscul evoluției negative la nivelul contextului economic general: Dezvoltarea activității de transport naval depinde într-o măsură semnificativă de evoluțiile macroeconomice atât la nivel național, cât și internațional, contextul economic general având un impact semnificativ asupra transportului de marfă și pasageri și, implicit asupra Societății.

Risc de lichiditate: Poate apărea din posibilitatea neonorării obligațiilor față de Companie de către clienți.

Risc operațional: Riscurile operaționale identificate reies dintr-o serie de evenimente ce pot influența în mod negativ buna desfășurare a activității de transport naval, aceste evenimente fiind legate spre exemplu de condiții meteo nefavorabile care afectează navigabilitatea pe Dunăre, de programele investiționale/întreținere în derulare/planificate, de resursa umană;

Risc de mediu: Poate apărea din cauza unor factori ce afectează sau pot afecta mediul, ca de exemplu: poluarea provenită din activități portuare, managementul neadecvat al deșeurilor, sedimentelor contaminate sau ineficiența energetică.

Risc financiar: Riscurile financiare importante sunt riscul de dobândă și cel de curs valutar.

Prin analiza PEST se poate analiza impactul și tendințele generale ale mediului extern, prin prisma factorilor politici, economici, sociali și tehnologici (Politic, Economic, Social și Tehnologie) care ar putea afecta dezvoltarea strategică a unei afaceri.

### **VI. Protecția mediului înconjurător**

Compania trebuie să aibă în vedere dezvoltarea unui program pe termen mediu/lung în vederea asigurării conformității cu reglementările în domeniu cu referire la protecția mediului înconjurător.

Menținerea “Sistemului de Management Integrat de Calitate, Mediu, Sănătate și Securitate Ocupațională” la nivelul Companiei, având permanenta preocupare de a evita, reduce și controla impactul asupra mediului din activitățile și serviciile desfășurate în cadrul CN APDM SA.

În domeniul mediului, CN APDM SA Galați, trebuie să aibă în vedere menținerea certificării și îmbunătățirea continuă a Sistemului de Management de Mediu, în conformitate cu cerințele standardului ISO 14001: 2015 și cu cerințele de performanță stabilite la nivel european.

## **VII. Responsabilitate socială**

CN APDM SA va trebui să mențină și să dezvolte o cultură a responsabilității sociale bazată pe etică în afaceri, respect pentru drepturile clienților, echitate socială și economică, tehnologii prietenoase față de mediu, corectitudine în relațiile de muncă, transparentă față de autoritățile publice, integritate și investiții în comunitate.

Serviciile Companiei trebuie să fie orientate spre îndeplinirea tuturor cerințelor și așteptărilor îndreptățite ale părților interesate, doar dacă acest lucru nu este de natură să afecteze interesele CN APDM SA și ale acționarilor săi.

Consiliul de administrație și conducerea executivă trebuie să continue dialogul social cu reprezentanții sindicatului și să încerce să mențină o relație bazată pe încredere reciprocă.

## **VIII. Calitatea și siguranța serviciilor prestate**

Acționarii sunt conștienți de importanța strategică a CN APDM SA, precum și de calitatea siguranței și serviciilor prestate/asigurate de către aceasta către terți. În consecință, recomandăm Consiliului de administrație ca împreună cu conducerea executivă să se asigure că le sunt furnizate informații în timp real cu privire la gradul de satisfacție a beneficiarilor serviciilor Companiei, în vederea fundamentării deciziilor.

În domeniul calității, CN APDM SA Galați, trebuie să aibă în vedere menținerea certificării și îmbunătățirea continuă a Sistemului de Management al Calității, în conformitate cu cerințele standardului de calitate ISO 9001:2015 și ale regulamentelor UE, în toate domeniile sale de activitate.

- Furnizarea de servicii care să întrunească așteptările clienților, în condiții de eficiență și siguranță.

Rezultate așteptate: înțelegerea nevoilor clienților, sensibilitate la cerințele acestora, disponibilitatea și fiabilitatea tuturor serviciilor și facilităților.

- Asigurarea unei planificari riguroase pentru toate aspectele afacerii (resursele, infrastructura, serviciile).

Rezultate așteptate: Planificare relevantă realizată în toate domeniile, asigurarea infrastructurii și serviciilor adecvate pentru clienții actuali, precum și pentru dezvoltarea viitoare.

- Asigurarea durabilității afacerii prin inovare, îmbunătățirea proceselor și procedurilor de lucru, precum și implicarea părților interesate din cadrul comunității portuare.

Rezultate așteptate: îmbunătățirea business-ului, competitivitatea serviciilor și facilităților, viabilitatea financiară, siguranța desfășurării operațiunilor, protecția mediului și înțelegerea cerințelor comunității portuare.

## **IX. AȘTEPTĂRI ÎN DOMENIUL ETICII, INTEGRITĂȚII ȘI GUVERNANȚEI CORPORATIVE**

Așteptările autorității publice tutelare în domeniul eticii, integrității și guvernancei corporative au drept fundament câteva valori și principii care trebuie să guverneze comportamentul etic și profesional al organelor de conducere:

1. Profesionalismul - toate atribuțiile de serviciu care revin directorilor trebuie îndeplinite cu maximum de eficiență și eficacitate, conform competențelor deținute și în cunoștință de cauză în ceea ce privește reglementările legale aplicabile CN APDM SA;
2. Imparțialitatea și nediscriminarea - principiu conform căruia directorii sunt obligați să aibă o atitudine obiectivă, neutră față de orice interes politic, economic, religios sau de altă natură, în exercitarea atribuțiilor funcției;
3. Integritatea morală - principiu conform căruia directorilor le este interzis să solicite sau să accepte, direct ori indirect, pentru ei sau pentru altul, vreun avantaj ori beneficiu moral sau material, sau să abuzeze de prerogativele conferite de funcția pe care o dețin;
4. Libertatea de gândire și exprimare - principiu conform căruia directorii pot să-și exprime și să-și fundamenteze opiniile, cu respectarea ordinii de drept și a bunelor moravuri;
5. Onestitatea, cinstea și corectitudinea - principiu conform căruia directorii în exercitarea mandatului trebuie să respecte, cu maximă seriozitate, legislația în vigoare;
6. Deschiderea și transparența - principiu conform căruia activitățile desfășurate de directori în exercitarea funcțiilor lor sunt publice și pot fi supuse monitorizării cetățenilor;
7. Confidențialitatea - principiu conform căruia directorii trebuie să garanteze confidențialitatea informațiilor care se află în posesia lor.
8. Conflictul de interese - referitor la interese financiare sau de altă natură, ce pot corupe sau afecta major luarea deciziilor corecte și imparțiale de către acea persoană sau organizație pentru ca deciziile să nu fie influențate de interese secundare;
9. Prudența - principiul independenței exercițiului, în vederea evitării unei supraevaluări sau subevaluări a oricărei situații care s-ar putea răsfrânge asupra actului decizional;
10. Obiectivitatea - principiul care obligă organele de conducere să dețină abilitățile profesionale corespunzătoare și necesare emiterii celor mai bune decizii în interesul CN APDM SA care se încadrează în dezideratul așteptărilor autorității publice tutelare.

Ministerul Transporturilor așteaptă de la Consiliul de administrație și conducerea executivă să acorde o importanță deosebită Codului de etică care stabilește principiile și standardele de conduită și care reglementează situațiile privind conflictele de interese și incompatibilitate la nivelul Companiei, inclusiv la nivelul Consiliului de Administrație.

Având în vedere că politicile adecvate de audit și control intern contribuie semnificativ la buna funcționare a Companiei, se subliniază necesitatea revizuirii/menținerii de către Consiliul de Administrație a sistemelor de audit și control intern. Structura de audit intern va raporta direct Comitetului de Audit constituit la nivelul Consiliului de Administrație. În acest sens, Comitetul de Audit va asista Consiliul în scopul de a se asigura că CN APDM SA menține



sisteme corespunzătoare de raportare financiară, audit intern și extern, control intern, conformitate și gestiune a riscului.

Compania organizează auditul intern în conformitate cu prevederile Legii nr.672/2002 privind auditul public intern, cu modificările și completările ulterioare.

Auditul statutar va fi exercitat în condițiile prevăzute de Legea nr. 162/2017 privind auditul statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate și de modificare a unor acte normative.

Asigurarea conformării privind buna practică pentru governanța corporativă și obligațiile ce revin membrilor Consiliului de Administrație, dar și conducerii executive în aplicarea legislației naționale în acest domenii (raportările, realizarea indicatorilor de performanță, transparența privind rezultatele economico-financiare, etc.)

#### **X. AȘTEPTĂRI ALE AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE ȘI ACȚIONARILOR PRIVIND CHELTUIELILE DE CAPITAL, REDUCERE DE CHELTUIELI ȘI ALTE ASPECTE ALE AFACERII**

Așteptările autorității publice tutelare cu privire la cheltuielile de capital și reducerile acestora:

- aprobarea cheltuielilor viitoare de capital necesare îndeplinirii obiectivelor societății cu respectarea legislației în vigoare privitoare la fundamentarea, aprobarea investițiilor publice, respectarea legislației privind achizițiile publice, respectarea dispozițiilor legale referitoare la protecția mediului;
- luarea măsurilor necesare pentru achitarea cu prioritate a obligațiilor la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale de stat, a măsurilor pentru prevenirea înregistrării plăților restante către furnizori și implicit înregistrarea de cheltuieli suplimentare;
- îmbunătățirea procedurilor de colectare a creanțelor și să dispună toate măsurile de recuperare a acestora în termenul legal de prescripție;
- implementarea măsurilor corespunzătoare pentru reducerea costurilor, creșterea productivității muncii și creșterea performanței societății;
- implementarea metodelor corespunzătoare legate de calitatea serviciilor și/sau modul de administrare a infrastructurii.

#### **XI. DEZIDERATELE CU PRIVIRE LA COMUNICAREA CU ORGANELE DE ADMINISTRARE ȘI CONDUCERE ALE COMPANIEI**

Compania este administrată de un Consiliu de Administrație format din 7 (șapte) membrii. Membrii Consiliului de Administrație sunt numiți și/sau revocați de Adunarea Generală a Acționarilor, conform legii. Președintele Consiliului de Administrație este ales din rândul administratorilor pentru o durată care nu poate depăși durata mandatului său de administrator. Președintele Consiliului de Administrație nu poate fi Director General al Companiei.

Consiliul de administrație și Directorul General au atribuțiile și competențele prevăzute în statutul Companiei, Legea societăților nr.31/1990, republicată cu modificările ulterioare, OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.111/2016, cu modificările ulterioare, precum și cele prevăzute în contractul de mandat

Directorul General, are obligația să transmită autorității publice tutelare ori de câte ori se solicită, fundamentări, analize, situații, raportări și orice alte informații referitoare la activitatea întreprinderii publice, în formatul și la termenele stabilite prin ordine sau circulare ale autorității publice tutelare.

## **XII.INDICATORII DE PERFORMANȚĂ**

Indicatori financiari - pentru măsurarea performanței și determinarea utilizării resurselor pentru generarea veniturilor, acoperirea costurilor și obținerea profitului.

Indicatori nefinanțari - pentru măsurarea performanței, care vor determina cât de bine utilizează întreprinderea publică resursele pentru: eficientizarea activității interne, furnizarea de servicii clienților, îndeplinirea cerințelor legale.

Printre indicatorii cheie de performanță care necesită a fi măsurați și monitorizați pe termen mediu și scurt în cadrul Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” - S.A. Galați, pentru atingerea obiectivelor strategice prezentate în cadrul scrisorii de așteptări recomandăm următoarele:

- **reducerea creanțelor;**
- **reducerea cheltuielilor(cheltuieli totale la 1000 lei venituri totale);**
- **creșterea productivității muncii calculată în unități valorice;**
- **tone marfă general;**
- **EBITDA margin (profit brut din exploatare + cheltuieli cu amortizarea, provizioanele și deprecierea)/cifra de afaceri;**
- **rezultatul brut.**

În conformitate cu art. 27 alin. (1) și (2) din OG nr. 22/1999 *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*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, CN APDM SA Galați, în calitate de administrație portuară, are obligația să stabilească anual programele de mai jos, care vor face parte integrantă din planul de administrare întocmit de către membrii organelor de conducere ale administrațiilor, fiind considerate indicatori de performanță nefinanțari:

- a) **programul de întreținere și reparație;**
- b) **programul de semnalizare;**
- c) **programul de dragaj pentru asigurarea adâncimilor minime sau gabaritelor minime de navigație, după caz, cu consultarea operatorilor portuari;**
- d) **programul de investiții.**

Indicatori de performanță nefinanțari specifici guvernantei corporative:

- **Stabilirea politicii privind riscurile;**
- **Evaluarea și raportarea semestrială a performanței procesului de management al CN APDM SA;**
- **Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare a rapoartelor și documentelor prevăzute în O.U.G. nr. 109/2011 privind governanța corporativă a întreprinderilor publice.**

Indicatorii pot fi grupați în câteva categorii, fiecare reflectând un anumit aspect al performanței sau poziției financiare.