

ROMANIA
JUDEȚUL GALAȚI
MUNICIPIUL GALAȚI
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA nr. 310 **din 26.06.2019**

*privind aprobarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari pentru
Consiliul de administrație al societății TRANSURB S.A. Galați*

*Inițiator: Primarul Municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucheanu;
Numărul și data depunerii proiectului de hotărâre: 333/13.06.2019.*

*Consiliul Local al Municipiului Galați, întrunit în ședință ordinară în data de
26.06.2019;*

*Având în vedere expunerea de motive nr. 38126/13.06.2019, a inițiatorului –
Primarul Municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucheanu;*

*Având în vedere raportul de specialitate nr. 38128/13.06.2019, al
Compartimentului Guvernanța Corporativă a Întreprinderilor Publice;*

*Având în vedere raportul de avizare al comisiei de buget-finanțe, administrarea
domeniului public și privat al municipiului;*

Văzând Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor nr. 4/05.06.2019;

*Având în vedere dispozițiile art. 2, pct. 11, art. 29, alin. (11) și art. 30, alin. (4),
(6) și (7) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța
corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin
Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare;*

*Având în vedere dispozițiile art. 14, art. 16, art. 18, art. 19 din Anexa 2 la
Hotărârea Guvernului nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de
aplicare a unor prevederi din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011
privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice;*

*Având în vedere dispozițiile art. 36, alin. (1), alin. (2), lit. "a" și alin. (3), lit. "c"
din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu
modificările și completările ulterioare;*

În temeiul art. 45, alin. (1) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 – Se ia act de Planul de administrare pentru perioada 2019-2022, transmis de Consiliul de administrație al societății TRANSURB S.A. Galați, potrivit anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 – (1) Se aprobă indicatorii de performanță financiari și nefinanciari pentru consiliul de administrație al societății TRANSURB S.A. Galați, conform anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

(2) Indicatorii de performanță financiari și nefinanciari aprobați vor deveni atât parte din Planul de Administrare, cât și anexă la contractele de mandat ale membrilor Consiliului de administrație.

Art. 3 – Nu se acordă componenta variabilă pentru mandatul 2018-2022, al Consiliului de administrație al Societății TRANSURB S.A. Galați.

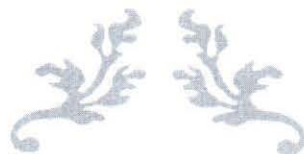
Art. 4 – Se aprobă actul adițional la contractele de mandat ale membrilor Consiliului de administrație al societății TRANSURB S.A. Galați, conform anexei 3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5 – Reprezentanții Municipiului Galați în Adunarea Generală a Acționarilor la societatea TRANSURB S.A. Galați se împuternicesc cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.

Art. 6 – Secretarul municipiului Galați va asigura transmiterea prezentei hotărâri.

Președinte de ședință,

Contrasemnează,
Secretarul Municipiului Galați,



PLANUL DE ADMINISTRARE
A S.C. TRANSURB S.A.GALATI



2019-2022

Autoritate tutelara : Consiliul Local al Municipiului Galati

Beneficiar: Transurb SA Galati

Elaborat de: Consiliul de Administratie al Transurb SA Galati

Raclea Florin – presedinte

Codrescu Daniela – membru

Gaiu Aurora – membru

Marin Romeo – membru

Nedelcu Cristina – membru

Carcota Elena – membru

Munteanu Cristian Eugen membru





COMPONENTA DE ADMINISTRARE

A PLANULUI DE ADMINISTRARE



TRANSURB S.A.

2019-2022

CUPRINS

I. INTRODUCERE

1. Prezentarea societatii de transport public local
2. Prezentarea conducerii

II. CADRUL INSTITUTIONAL

III. CADRUL LEGAL

IV. PRINCIPALII ACTORI IMPLICAȚI ÎN TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

V. STRUCTURA DE PERSONAL SI ANALIZA DIAGNOSTIC IN CADRUL TRANSURB

VI. ANALIZA SWOT A SOCIETATII

VII. STRATEGII GUVERNAMENTALE SI LOCALE IN DOMENIUL IN CARE ACTIONEAZA SOCIETATEA

VIII. CRITERII SI OBIECTIVE DE PERFORMANTA SPECIFICE MANDATULUI

IX. INDICATORI DE PERFORMANTA

X. CONCLUZII

I. INTRODUCERE

1. Prezentarea societății de transport public din municipiul Galați

Inceputul transportului public local electric în orasul Galați are loc la data de 14 august 1900, odată cu inaugurarea primei linii de tramvai.

Orasul Galați a fost al patrulea oras din țară, după București, Iași și Timișoara, care a implementat transportul asigurat cu tramvaie electrice. Conform Actului constitutiv și statutul societății anonime de exploatare a tramvaielor din Galați și din România, semnat în 1895, debutul celui mai modern mijloc de transport al acelor vremuri s-a realizat pe 7 trasee cu 10 vagoane de tip Thompson și 10 remorci. Ulterior au mai fost achiziționate încă 8 vagoane de același tip cu remorcile specifice. Itinerariile inițiale se desfășurau pe strazile Gara Nr. 8, Portului, Ana Ipatescu, Colonel Boyle, Nicolae Balcescu, Traian, Mihai Bravu, Brailei și Tecuci, pe ecartament metric (1000 mm).

Noua formă de transport public local și-a concretizat activitatea sub denumirea Uzinele Comunale Galați și, pe lângă rețeaua de alimentare, vagoane și cale de rulare necesară, beneficia de un depou, o uzină electrică și un pavilion administrativ, aflate pe Strada Gării Nr. 8.

Între anii 1944 – 1948, orasul a rămas fără transport electric, urmare celui de-al Doilea Război Mondial. Din parcul de tramvaie activ până în 1944 au putut fi reparate, la Santierul Naval, doar 7 vagoane și 3 remorci.

În anul 1948 are loc o reorganizare a activităților desfășurate de societatea de transport public local în urma căreia aceasta își schimbă denumirea: Întreprinderea Comunală Galați (I.C.G.)

La începutul anului 1960, I.C.G. își extinde activitatea și preia și transportul de marfuri realizat cu autocamioane. Se achiziționează primele autobuze românești, produse la Întreprinderea Tudor Vladimirescu pe șasiuri de camion SR101 și echipate cu motor funcțional pe bază de benzină: TV2-U. Totodată, se are în vedere reamenajarea depoului de tramvaie, intenție concretizată doi ani mai târziu: tramvaiele beneficiază de un depou nou, amenajat în Piața I.C.Frimu, în primul hangar al fostului aeroport.

În anul 1962, în urma reorganizării, I.C.G. a devenit I.T.O., Întreprinderea de Transport Orasenesc. Aceasta beneficia de 55 tramvaie, 31 autobuze, 15 taxiuri și 30 autocamioane

Anii 1970 marchează începutul expansiunii transportului public galatean. În 1971 s-a adus primul lot de tramvaie Tatra T3R, produs în Cehoslovacia pentru România. Au urmat alte două loturi, astfel ca, în anul 1975, I.T.O. beneficia de 50 de astfel de tramvaie. Aducerea Tatrelor a implicat atât schimbarea ecartamentului liniilor existente cât și extinderea rețelei de transport.

În anul 1979 a fost înființată Întreprinderea Județeană de Transport Local – I.J.T.L. Rețeaua de tramvai a fost extinsă pe o porțiune de 33.8 kilometri cale simplă pe itinerarii precum Strada 13 Iunie, Strada Cosbuc, Strada Scanteii, Strada Gheorghe Asachi, Strada Portului, Strada Ana Ipatescu, Strada Sulitei, Strada Stefan cel Mare.

A urmat apoi perioada de economie a carburanților care a constat în alimentarea autobuzelor cu gaz metan și instalarea buteliilor specifice înmagazinării acestui carburant pe plafonul exterior al autobuzelor. La Galați, această formă economică de alimentare a fost implementată începând cu anul 1983 și s-a încheiat în 1989. Pentru încărcarea buteliilor cu gaz metan au fost amplasate patru stații de alimentare: în Autobaza I, în terminalul din Tiglina III, în terminalul din Micro 19 și în terminalul de la I.L.T.G (acum Intfor).

În anul 1988 au fost implementate Cursele Rapide odată cu aducerea primelor loturi de autobuze DAC 112, achiziționate să înlocuiască cele din urma autobuze Roman 112 aflate în serviciu

O altă formă de transport public local ecologic a fost introdusă în anul 1989: troleibuzul. Debutul primelor 7 troleibuze articulate, model DAC 117 E a avut loc la data de 23 august 1989, pe traseul 101: Micro 19 – Centru.

Pentru alimentarea cu energie electrică a troleibuzelor și tramvaielor s-au mai înființat trei stații de redresare: lângă C.S.G. în anul 1982, în incinta noului depou din Bariera Traian în anul 1985 și pe strada Alexandru Moruzzi, în anul 1986.

În prima lună a anului 1991, I.J.T.L. devine R.A.T.U. Parcul de tramvaie este întregit cu un lot de 7 Tatra T4D, provenind din Magdenburg. Rețeaua de troleibuze continuă să se dezvolte: până în anul 1992, societatea de transport beneficia de 22 troleibuze articulate ce deserveau patru trasee, dintre care

doua principale si doua secundare, activate initial intre orele de varf si pe urma ca variante de rezerva.

Societatea Transurb S.A. se infiinteaza in anul 1998, ca urmare a reorganizatii R.A.T.U. Galati. Importanta societatii in ceea ce a privit activitatea in regimul de transport public a fost diminuata datorita extinderii transportului privat de persoane. Prioritare au fost cursele conventie pentru asigurarea transportului angajatilor de pe platforma siderurgica precum si din zona industriala de est a orasului.

In ceea ce priveste activitatea tramvaielei, din cauza diminuarii activitatii industriale din urbea noastra s-a renuntat la o parte din trasee precum si la calea de rulare si reseaua de alimentare aferenta acestora.

Intre anii 2012 – 2013 are loc modernizarea tronsonului format din strazile Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gheorghe Asachi. Ulterior, s-au modernizat si caile de rulare de pe strada Basarabiei, intre intersectia cu strada Traian si intersectia cu strada George Cosbuc precum cele de pe strada Traian, pe tronsonul cuprins intre terminalul din Piata Centrala si Baia Comunala.

Intre anii 2005 si 2007 nu s-a mai efectuat nicio achizitie iar parcul auto, tot mai invechit, necesita noi mijloace de transport.

In perioada decembrie 2007 – februarie 2008 au fost achizitionate 20 autobuze DAB 15 – 1200 C – MK III provenind din Copenhaga. Pe 15 septembrie 2008, odata cu inceperea anului scolar, ies la traseu primele autobuze MAZ 203, asamblate in Minsk si achizitionate noi.

Anul 2010 aduce un prim lot de 30 de autobuze DAF Den Oudsten B96, achizitionate second hand din Haga. Ulterior, in anul 2011 a mai fost achizitionat un al doilea lot format din 8 autobuze de acelasi tip. Trei ani mai tarziu se achizitioneaza 40 de autobuze DAF Berkhof SB 250 iar in anul 2016 parcul auto a fost dotat cu 40 de autobuze DAF Wrightbus Commander SB 200, achizitionate in 2 loturi tot de la Womy, Olanda.

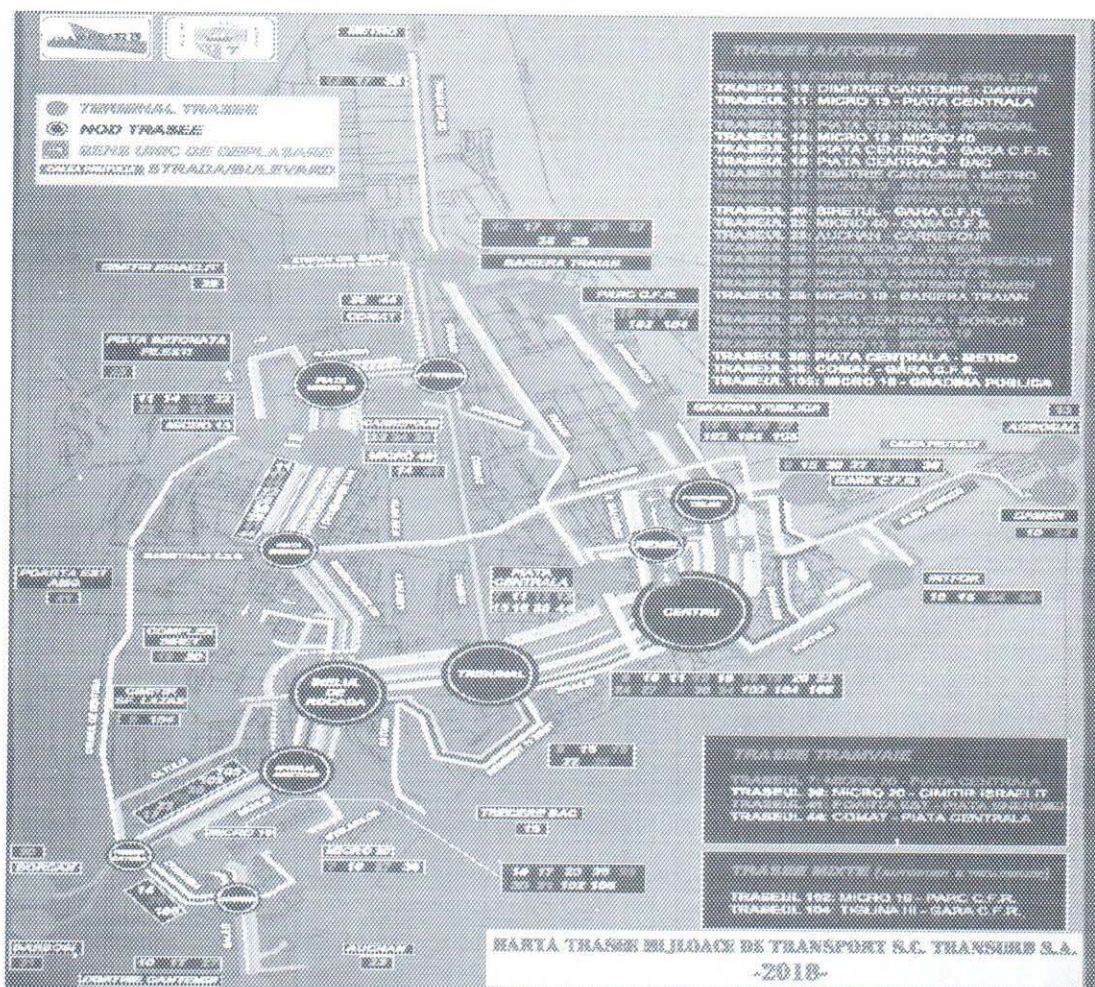
In anul 2000 datorita numarului redus de troleibuze articulate ramase in serviciu, s-au achizitionat 3 troleibuze Astra-Ikarus 415T. Odata cu casarea troleibuzelor articulate (2003) si pana la achizitia troleibuzelor MAZ Eton 203 T (2009), cele 3 Astra-Ikarus au fost singurele troleibuze aflate in serviciul de transport public local. In anul 2009 sunt achizitionate 10 troleibuze MAZ Eton 203 T, produse la Minsk, in decembrie 2017 intra la trasee cele 14 troleibuze Skoda Solaris 26Tr, produse in Plzen, urmate, in anul 2018, de un numar de inca 3.

Din data de 9 mai 2016, Transurb S.A. a devenit unic operator de transport public local in municipiul Galati, fapt ce a condus la infiintarea unor trasee noi, care sa acopere activitatea desfasurata pana atunci de transportul public privat.

In prezent...

In prezent, programul de transport public local cuprinde 27 de trasee de autobuz, dintre care 2 estivale, 2 trasee de troleibuz si 3 trasee de tramvai. Acesta prevede utilizarea unui numar maxim de 88 de autobuze, 18 troleibuze si 16 tramvaie in zilele de luni – vineri si un numar maxim de 58 autobuze, 10 troleibuze si 13 tramvaie, in zilele de sambata – duminica, precum si in cele considerate Sarbatori Legale.

Tabel nr 1 Harta traseelor in municipiul



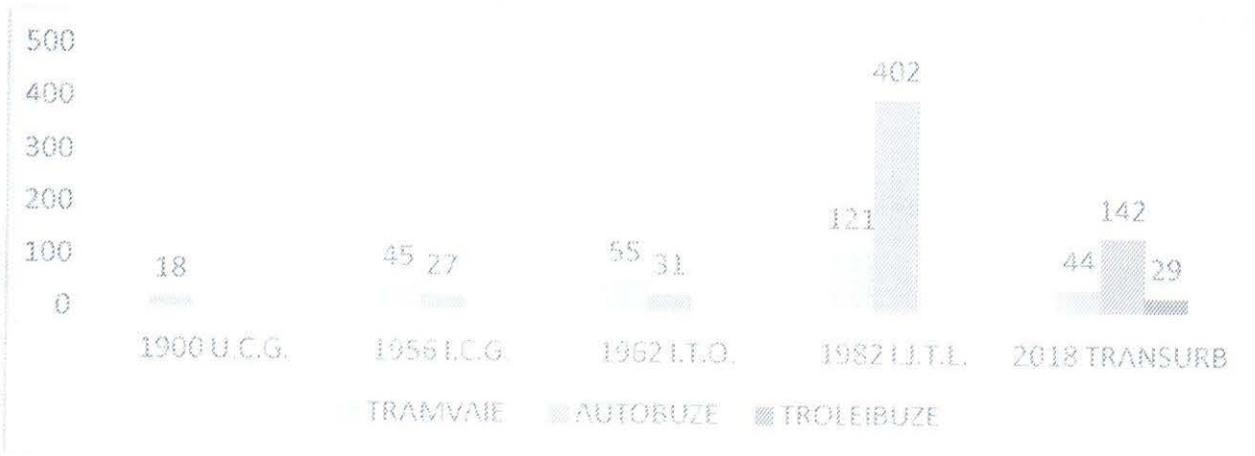
Galati

Parcul activ actual este format din 142 autobuze, 29 troleibuze si 44 tramvaie.

Circuitul de transport public local cuprinde 445,25 km (inclusiv traseele 32/ 33) itinerarii autobuze,

30.9 km itinerarii troleibuze si 49.5 kilometri itinerarii tramvaie, cu 747 (inclusiv traseele 32/33) opriri autobuze, 58 opriri troleibuze si 89 opriri tramvaie, respectiv 271 statii fizice pentru autobuze si troleibuze respectiv 51 statii fizice pentru tramvaie

Tabel nr 2 Evolutia parcului activ in perioada 1900-2018



Principalele activitati pe care societatea le presteaza in prezent sunt:

- transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze, troleibuze si tramvaie;
- transport public local de persoane prin curse regulate speciale cu autobuze;
- efectuarea de inspectii tehnice la mijloacele de transport ale societatii si la terti;
- efectuarea de reparatii pentru mijloacele de transport;

Activitatea de dispecerizare a mijloacelor de transport din traseu este organizata cu:

- dispeceratele coordonatoare: Dispecerat Sectia Transport Auto si Dispecerat Sectia Transport Electric;
- capete de linie cu rol de dispecerizare: Gara C.F.R. , Micro 19, Micro 13, Tiglina III, Complex Siret, Piata Centrala.

Activitatea de comunicare si monitorizare se desfasoara prin:

- crearea unui site al societatii care ofera informatii privind serviciile oferite de aceasta;
- dotarea parcului auto cu dispozitive de urmarire si monitorizare GPS;
- modernizarea si imbunatatirea activitatii din cele doua dispecerate coordonatoare prin dotarea cu aparatura de urmarire prin GPS a activitatii de transport;
- infiintarea unui punct de relatii cu publicul, cu scopul de a informa factorii de raspundere despre evenimentele din trafic si calatorii despre programul de transport precum si despre eventualele modificari survenite in activitatea acestuia.

Intentiile de imbunatatire a calitatii serviciului de transport public local sunt orientate catre calatorii acestuia, prin implementarea sistemului de transport inteligent. Acest sistem prevede ca fiecare calator sa beneficieze de o legitimatie electronica/card ce va fi citit(a) de cititoarele de carduri. Acestea vor transmite informatiile privitoare la gradul de incarcare din statiile mijloacelor de transport public local catre dispeceratele coordonatoare, aflate in incinta Sectiei de Transport Auto precum si a Sectiei Transport Electric. In functie de fluxul de calatori din statii transmis de cititoare, dispecerii vor coordona activitatea coloanelor de mijloace de transport intr-un mod mult mai eficient.

De asemenea, se intentioneaza achizitia unor autobuze hibride precum si a unor autobuze electrice, cu amplasarea statiilor de incarcare aferente functionarii acestora.

In privinta informarii calatorilor despre desfasurarea programului de transport in timp real, se are in vedere achizitionarea si amplasarea in statii a unor panouri electronice, corelate la sistemele G.P.S. ale mijloacelor de transport.

2. Prezentarea conducerii

Componenta de administrare a Consiliului de Administratie al societatii Transurb SA, numit pentru perioada mandatului 2018-2022, are la baza viziunea manageriala a membrilor acestuia asupra perspectivelor de evolutie ale societății de transport public local, fundamentata pe consolidarea proceselor de dezvoltare, modernizare si re tehnologizare, initiate de societate si autoritatea tutelara, Consiliul Local al Municipiului Galati, deoarece numai printr-un bun management vor putea fi oferite servicii de calitate pentru cetătenii municipiului si, nu in ultimul rand, conditii de munca decente pentru angajatii societatii.

Incepand cu 28.03.2018, in conformitate cu prevederile OUG 109/2011 cu modificarile si completarile ulterioare si cu Hotararea nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a unor prevederi din OUG 109/2011, a fost numit, prin HCL nr.221/22.03.2018, Consiliul de Administratie pentru Societatea Transurb SA Galati , cu urmatoarea componenta: Bortes Didina, Caliga Gigel, Baduca Marian, Smarandoiu Adrian-Ion, Marin Romeo, Carcota Elena, Ciuca Rodica

La data de 24.05.2018, prin demisie, inceteaza contractul de mandat al domnului Caliga Gigel si domnului Baduca Marian si cele doua posturile de administrator se vacanteaza. Pina la data de

20.06.2018, Consiliul de Administratie a functionat cu 5 administratori, respective doamna Bortes Didina, domnul Smarandoiu Adrian Ion, domnul Marin Romeo, doamna Ciuca Rodica si doamna Carcota Elena.

La data de 20.06.2018 au demisionat din functie domnul Smarandoiu Adrian Ion, doamna Ciuca Rodica si doamna Bortes Didina.

Prin Hotararea AGA nr. 39/20.06.2018 se constata incetarea contractelor de mandat si vacantarea celor 5 posturi de administrator. Se notifica Autoritatea Publica Tutelara pentru declansarea procedurii de selectie in vederea ocuparii posturilor vacante.

Prin HCL 376/29.06.2018 se completeaza Consiliul de Administratie cu cinci membri provizorii, respectiv domnul Raclea Florin, domnul Popescu Florin, doamna Gaiu Aurica, doamna Codrescu Daniela si domnul Munteanu Cristian Eugen, pentru un mandat de patru luni.

Astfel, incepand cu data de 06.07.2018, Consiliul de Administratie are urmatoarea componenta: domnul Raclea Florin, domnul Popescu Florin, doamna Gaiu Aurica, doamna Codrescu Daniela, doamna Carcota Elena, domnul Marin Romeo, domnul Munteanu Cristian Eugen.

Ulterior, prin HCL nr. 569/25.10.2018, se prelungesc mandatele administratorilor provizorii pentru inca doua luni.

La data de 19.12.2018 se constata incetarea de drept a administratorilor provizorii, ca urmare a finalizarii procedurii de selectie si se completeaza Consiliul de Administratie cu cinci membri ale caror mandate coincid cu durata ramasa din mandatul administratorilor initiali, respective pana la 28.03.2022.

LA data prezentei, componenta Consiliului de Administratie, incepand cu data de 19.12.2018, este urmatoarea: domnul Raclea Florin, doamna Gaiu Aurica, doamna Codrescu Daniela, doamna Carcota Elena, domnul Marin Romeo, domnul Munteanu Cristian Eugen si doamna Nedelcu Cristina

In ceea ce priveste conducerea executiv, aceasta a fost asigurata pe parcursul anului 2018, dupa cum urmeaza:

- Director general provizoriu, domnul Caliga Gigel, in perioada 04.12.2017- 03.04.2018;
- Director general provizoriu, domnul Negraru Adrian, in perioada 04.04.2018- 04.06.2018;

- Director general provizoriu, domnul Cadinoiu Mihai in perioada 05.06.2018- 08.08.2018 ;
- Director general, domnul Cadinoiu Mihai, mandat in perioada 09.08.2018 – 08.08.2022
- Director tehnic, domnul Paraschiv Ghita
- Director exploatare, domnul Graur Constantin

Directiile de dezvoltare ale Transurb SA definite si operationalizate prin prezenta componenta de administrare au la baza principiile guvernantei corporative care statueaza o atitudine responsabila, profesionista si etica a societarii in raport cu principalii sai colaboratori, autoritatea tutelara, autoritatile de reglementare, organisme de control si proprii angajati, astfel incat societatea sa fie tratata de catre toti partenerii sai din mediul economic si social ca o organizatie profesionista, competitiva si aliniata, din punct de vedere al practicilor manageriale, la cerintele si standardele de calitate ale Uniunii Europene.

Sub acest aspect, obiectivele strategice de activitate ale societății sunt reprezentate de activitatea de prestări servicii de transport public urban de calatori pentru populația municipiului Galați, asigurarea imbunatatirii activitatii permanent si continuu, dar si de activitati conexe aferente transportului de calatori, care sa conducă la atragerea de noi resurse financiare si fonduri pentru creșterea veniturilor societarii.

La elaborarea componentei de administrare s-a tinut cont si de evoluția forței de munca aferenta zonei urbane a municipiului Galați in perspectiva următorilor 4 ani, de capacitatea de transport pe care o are societatea Transurb S.A., durata normala de funcționare a autobuzelor, a troleibuzelor si a tramvaielor precum si necesarul de capacitati pentru asigurarea programului de transport anual.

Analiza serviciului de transport descrisa in componenta de administrare pleaca de la ideea ca serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate sociala care influenteaza direct calitatea vieții din oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate al oricărui cetatean.

II. CADRUL INSTITUTIONAL

Prezenta componentă de administrare a Planului de Administrare al societății a fost întocmită în baza prevederilor OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificarile si completările ulterioare, cu respectarea prevederilor Legii nr. 544/ 12.10.2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările si completările ulterioare.

Conform art. 2, alin (2), lit. b din OUG 109/2011, prevederile acesteia se aplică la companii și societăți naționale, societăți comerciale la care statul sau o unitate administrativ teritorială este actionar unic, majoritar sau la care deține controlul. Astfel aceste prevederi își găsesc aplicarea și în cazul societății TRANSURB S.A., societate a cărui acționar unic este Unitatea Administrativ Teritoriala Municipiul Galați.

III. CADRUL LEGAL

- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța de urgență nr. 109/ 2011 privind guvernanta corporativa a întreprinderilor publice;
- Legea nr. 31/ 1990 privind societățile comerciale republicata, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 544/ 2001 privind liberul acces la informațiile de interes public;
- Hotărârea de Guvern nr. 123/ 2002 - Norme metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Norma metodologica din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere; Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanța de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agentilor economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;

- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Ministrului Administrației și Internelor nr. 240/2012 privind aprobarea criteriilor de evaluare, a punctajelor și a metodologiei de punctare privind criteriile de evaluare ale operatorului de transport, în vederea atribuirii traseelor pentru transportul;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
- Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;
- Hotărârea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
- Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe calea ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
- Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;

- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind autorizarea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor de produse si/sau servicii pentru transportul feroviar si cu metroul;
- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspectie tehnica in transportul feroviar si cu metroul;
- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare in transportul feroviar si cu metroul;
- Norma metodologica a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor si microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate in trafic national.
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrarii vehiculelor inmatriculate sau inregistrate in normele tehnice privind siguranta rutiera, protectia mediului si in categoria de folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica - RNTR 1
- Ordinul Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementarilor privind omologarea de tip si eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum si omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2

Legislatie europeana:

- Regulamentul (C E) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107/70 ale Consiliului; Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European si al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind conditiile care trebuie indeplinite pentru exercitarea ocupatiei de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru interfețele cu alte moduri de transport
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante si eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistica si Servicii — Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea si masurarea calitatii serviciilor

Hotarari ale Consiliului Local:

- HCL nr. 521/ 2009 privind aprobarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciilor de transport public local.

- HCL nr. 336/ 27.08.2015 privind aprobarea studiului „Reabilitarea transportului public urban în Galați- Plan de Mobilitate Urbana Durabila”
- HCL nr. 480/ 10.12.2014 privind aprobarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local
- HCL nr. 373/ 23.10.2014 pentru aprobarea strategiei privind transportul public local în Municipiul Galați;
- HCL 644/27.11.2017 pentru aprobarea scrisorii de așteptări a autorității publice tutelare pentru societatea Transurb SA
- HCL 160/ 20.04.2016 privind aprobarea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local la nivelul municipiului Galați, cu ulterioarele acte adiționale

În prezent, societatea Transurb S.A. își desfășoară activitatea în baza Contractului de delegare a serviciului de transport public local nr 49304/2016, completat cu un număr de 15 acte adiționale

IV. PRINCIPALII ACTORI IMPLICAȚI ÎN TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Începând cu anul 2008, Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C., instituție publică de interes național, cu personalitate juridică, ce funcționează în subordinea Ministerului Administrației și Internelor și are ca scop reglementarea și monitorizarea la nivel central a activităților din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice aflate în atribuțiile sale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51 din 2006, cu modificările și completările ulterioare, autorizează autoritatea publică locală, să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestuia. Astfel, Consiliul Local este un actor important în ceea ce privește domeniul transportului de persoane, alături de alte instituții la fel de importante, fără de care, activitatea de transport persoane nu s-ar putea desfășura în condiții optime. În acest sens, putem discuta și de instituții precum Autoritatea Rutieră Română, Inspectoratul de Stat pentru Control în Transport Rutier, Registrul Auto Român, Ministerul Transporturilor, Ministerul Administrației și Internelor, Centrul Național De Management pentru Societatea Informațională, Asociația Intercomunitară de Dezvoltare.

Cu toate acestea însă, actorii principali implicați în acest domeniu sunt însăși operatorii de transport care desfășoară efectiv activitatea de transport, dar și utilizatorii care beneficiază de acest serviciu,

numit transport public local de persoane.

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, atribuțiile principale ale actorilor implicați în domeniul transportului public local de persoane sunt următoarele:

➤ **Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.):**

- reglementează organizarea și funcționarea autorităților de autorizare din cadrul administrației publice locale și județene;
- elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor, precum și norme-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor, stabilește indicatorii de performanță și modalitățile de evaluare a serviciilor de transport public local;
- elaborează regulamentul-cadru de autorizare a compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul administrației publice locale, atâtea autorități de autorizare, cât și ca operatori de transport rutier, dacă este cazul, aprobate prin ordin al președintelui A.N.R.S.C.;
- autorizează, după caz, structurile proprii ale consiliilor locale, consiliilor județene, Consiliului General al Municipiului București, precum și ale asociațiilor de dezvoltare care solicită să devină transportatori autorizați;
- monitorizează și sancționează abaterile din activitatea autorităților administrației publice locale, a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați, cu privire la:
 1. respectarea procedurilor legale de atribuire a gestiunii serviciului;
 2. respectarea procedurilor de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor, în conformitate cu normele-cadru.

➤ **Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.):**

- elaborează regulamente-cadru și caiete de sarcini-cadru pentru efectuarea transportului public local;
- eliberează licențe comunitare și copii conforme ale acestora, certificate de transport în cont propriu și copii conforme ale acestora, licențe de traseu, licențe pentru activități conexe transportului rutier, precum și certificate/atestare pentru personalul de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;
- elaborează programul de transport interjudețean și avizează programele de transport rutier județene, în sensul armonizării acestora cu programul de transport interjudețean;

- înregistrează operatorii de transport rutier în Registrul electronic național al operatorilor de transport rutier și asigură gestionarea registrului;
- înregistrează întreprinderile care efectuează transport rutier în cont propriu în Registrul electronic național al întreprinderilor și asigură gestionarea registrului;
- asigură activitatea de registru pentru deținătorii de licențe pentru activități conexe transportului rutier;
- eliberează cartele tahografice conducătorilor auto, întreprinderilor, personalului abilitat cu efectuarea controlului privind respectarea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrarea activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/ 2007, cu modificările și completările ulterioare, și operatorilor economici autorizați, conform reglementărilor legale;
- autorizează școlile de conducători auto, instructorii auto și profesorii de legislație rutieră;
- asigură sistemul informatic în vederea atestării profesionale a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, precum și pentru eliberarea certificatelor/ atestatelor profesionale;
- eliberează certificate/atestare profesionale pentru persoanele desemnate să conducă permanent și efectiv activități de transport rutier, pentru conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri și/sau transport rutier de persoane, pentru conducătorii auto care efectuează transporturi de mărfuri agabaritice și/sau periculoase, pentru conducătorii auto care efectuează transport în regim de taxi, pentru consilierii de siguranță rutieră, precum și pentru profesorii de legislație rutieră și instructorii de conducere auto, în baza reglementărilor emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- analizează și rezolvă reclamațiile, sesizările și propunerile privind calitatea serviciilor și modul de acordare a licențelor comunitare și a copiilor conforme ale acestora, a certificatelor de transport în cont propriu și a copiilor conforme ale acestora, a licențelor de traseu, a licențelor pentru activități conexe transportului rutier, precum și a documentelor de transport specifice;
- elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii norme și reglementări specifice, inclusiv cele ce definesc sistemul calității prestațiilor de transport rutier;
- gestionează efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță

rutieră, inspecției de siguranță, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră:

- asigură activitatea de registru pentru auditorii de siguranță rutieră;
- eliberează atestate auditorilor de siguranță rutieră și aplică sancțiuni disciplinare acestora în raport cu gravitatea abaterii;
- elaborează și înaintează spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii liniile directoare privind măsurile de siguranță care trebuie aplicate lucrărilor de construcție, reparare și întreținere a infrastructurii rutiere și un program de inspecție care are ca scop garantarea aplicării corespunzătoare a liniilor directoare temporare stabilite;
- asigură determinarea și actualizarea periodică a costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și a costului social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc în România;
- avizează proiectele de siguranță rutieră pentru certificarea conformității cu prevederile legale în vederea eliberării autorizațiilor de construire;
- acordă consultanță operatorilor de transport rutier și întreprinderilor care efectuează transport rutier în cont propriu în probleme privind aplicarea reglementărilor interne și internaționale din domeniul transporturilor rutiere, precum și privind întocmirea documentației necesară implementării, funcționării și certificării sistemului de management al calității, conform standardului internațional SR EN ISO: 9001/ 2008;

➤ Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.):

- asigură inspecția, controlul și supravegherea modului de respectare a prevederilor legale de către operatorii de transport rutier, întreprinderile de transport rutier în cont propriu, operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, precum și de către instructorii auto autorizați.

V. STRUCTURA DE PERSONAL SI ANALIZA DIAGNOSTIC

Pentru perioada 2017- 2018 au avut loc modificări în cadrul structurii de personal, finalizate, în luna decembrie a anului 2018, cu schimbarea Organigramei societății.

Situația personalului angajat în societatea Transurb, pentru ultimii 2 ani, se prezintă în felul următor:

Nr.	Categoriile de personal	Numar efectiv de personal la
-----	-------------------------	------------------------------

crt.		data de 31.12.2017
1.	TESA	66
2.	Personal operativ, din care:	132
	Controlori bilete	25
	Controlori trafic	4
	Casieri	48
	Operatori circulatie miscare	13
	Operatori relatii cu publicul	3
	Operatori monitorizare	3
	Dispeceri	10
	Inspectori exploatare trafic	10
	Maistri	5
	Operatori (FAZ, calculator, prognozare)	11
3.	Personal muncitor, din care:	651
	Conducatori auto	409
	Vatmani	64
	Personal intretinere	161
	Spalatori vehicule	17
4.	Total	849

Nr. crt.	Categoriile de personal	Numar efectiv de personal la data de 31.12.2018
1.	TESA	60
2.	Personal operativ, din care:	125
	Controlori bilete	25
	Controlori trafic	4
	Casieri	44
	Operatori circulatie miscare	12
	Operatori relatii cu publicul	3
	Operatori monitorizare	2
	Dispeceri	10
	Inspectori exploatare trafic	8
	Maistri	5
	Operatori (FAZ, calculator, prognozare)	12
3.	Personal muncitor, din care:	607
	Conducatori auto	381
	Vatmani	58
	Personal intretinere	153
	Spalatori vehicule	15
4.	Total	792

In ceea ce priveste pozitia financiara a societatii, aceasta inregistreaza pierdere progresiva in ultimii 3 ani, concomitent cu o scadere a activului net, respectiv cu valori negative ale capitalurilor proprii, la sfarsitul anului 2018.

Principalele aspecte financiare pentru ultimii 3 ani (preliminat pentru anul 2018), in ceea ce priveste

patrimoniul societatii sunt:

Nr.crt.	Denumire indicatori	Sold la 31.12.2016	Sold la 31.12.2017	Sold la 31.12.2017
I	ACTIVE IMOBILIZATE	24,990,688	22,773,207	19,517,517
1	Stocuri	1,934,961	1,771,413	1,591,695
2	Creante	28,253,414	37,131,032	33,889,430
3	Lichiditati (casa si banca)	155,448	37,564	105,918
II	ACTIVE CIRCULANTE (I+2+3)	30,343,823	38,940,009	35,587,043
III	Cheltuieli inregistrate in avans	366,608	217,879	41,888
	TOTAL ACTIV (I+II+III)	55,701,119	61,931,095	55,146,448
1	Datorii comerciale (furnzori)	12,947,319	13,058,158	12,526,152
2	Alte datorii (datorii fiscale, creditorii si alte datorii)	9,465,227	19,714,596	26,891,158
I	DATORII (1+2)	22,412,546	32,772,754	39,398,783
II	Venituri inregistrate in avans	1,217	30,610	31,443
III	Provizioane ptr.riscuri si cheltuieli	13,991,970	13,319,601	13,319,601
IV	Capitaluri si rezerve	18,148,344	17,202,545	17,202,545
V	Rezultat reportat	-12,883,722	-13,007,051	-18,509,905
VI	Pierdere	-3,084,726	-5,502,854	-13,430,036
VII	Patrimoniu public	17,115,490	17,115,490	17,115,490
	TOTAL PASIV (I+II+III+IV+V+VI+VII)	55,701,119	61,931,095	55,146,448

Evolutia veniturilor si a cheltuielilor inregistrate de societate, pe ultimii 3 ani (anul 2018, preliminar), se prezinta in felul urmatoar:

Nr.crt.	Denumire indicatori	An 2016	An 2017	An 2018
1	Cifra de afaceri , din care (1+2) :	60,563,537	69,034,399	60,811,937
2	Venituri proprii	25,046,556	33,212,041	29,339,873
3	Venituri din subventii	35,516,981	35,822,358	31,472,064
4	Alte venituri din exploatare	742,426	710,187	763,238
I	VENITURI din exploatare (1+2+3+4)	61,305,963	69,744,586	61,575,175
II	Venituri financiare	25,734	7,468	2,473
III	TOTAL VENITURI (I+II)	61,331,697	69,752,054	61,577,648
1	Cheltuieli cu materii prime, materiale	16,418,603	18,821,976	17,877,350
2	Cheltuieli cu utilitatile	2,137,627	2,274,336	2,896,114
3	Cheltuieli cu personalul	33,801,187	42,730,570	45,353,156
4	Cheltuieli cu amortizarea	3,011,044	3,093,038	1,910,157
5	Cheltuieli cu provizioanele	147,474	-657,874	
6	Cheltuieli cu prestatiile externe	4,598,119	5,357,535	2,718,883
7	Cheltuieli cu alte impozite si taxe	977,212	1,160,961	1,751,835
8	Alte cheltuieli de exploatare (despagubiri, amenzi, alte)	3,306,098	2,423,983	2,462,723
IV	CHELTUIELI din exploatare (1+2+3+4+5+6+7+8)	64,397,364	75,204,525	74,970,218
V	Cheltuieli financiare	19,059	50,383	37,466
VI	TOTAL CHELTUIELI (IV+V)	64,416,423	75,254,908	75,007,684
	PIERDERE	-3,084,726	-5,502,854	-13,430,036

Astfel, în anul 2018 s-au înregistrat venituri totale în valoare de **61.577.648 lei**, cu - **8.174.406 lei** (-11.72%) mai puțin decât în anul 2017, respectiv față de **69.752.054 lei** și cheltuieli totale în valoare de **75.007.684 lei**, cu - **247.224 lei** (-0.33%), respectiv față de **75.254.908**, mai puțin decât în anul 2017, de unde rezultă faptul că societatea a întreprins măsuri pentru reducerea cheltuielilor sau menținerea acestora la un nivel cât mai scăzut, acestea necrescând în mod semnificativ față de anul 2017, chiar și cu majorarea salariului minim pe economie, creșterea pretului la combustibil, energie, etc. De asemenea, se poate observa o scădere veniturilor, datorată scăderii numărului de kilometri efectuați, scăderii numărului de curse ocazionale dar, nu în ultimul rând, a decontării unui pret pe kilometru parcurs, sub nivelul real înregistrat în contabilitate pe baza cheltuielilor eligibile.

În aceste condiții, pentru obținerea de rezultate din punct de vedere financiar, societatea are ca obiectiv creșterea veniturilor și menținerea cheltuielilor la un nivel rezonabil.

VI. ANALIZA SWOT A SOCIETĂȚII

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<ul style="list-style-type: none"> →tradiție în domeniul transportului public local de călători și profesionalism; →management activ, orientat pe asumarea, realizarea obiectivelor prioritare și dezvoltare; → resurse umane majoritar competente; →program de investiții important susținut de Primăria Municipiului Galați; →parc modern de troleibuze; →existența unui sistem GPS de urmărire și monitorizare a mijloacelor de transport în comun; →existența contorizării consumurilor de motorină prin sondele litrometrice instalate pe mijloacele de transport; →finanțare asigurată de către Primăria Municipiului Galați, prin BERD, pentru implementarea unui sistem AFC; 	<ul style="list-style-type: none"> → datorii importante; → grad redus de încasare a creanțelor provenite din Contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public încheiat cu Primăria Municipiului Galați; → acces redus, aproape spre inexistent, la credite; →inexistența unei baze de date relationale, respectiv a unui sistem informatic integrat de tip ERP; →lipsa Sistemului de Management Integrat ; →autobuze și tramvaie ce prezintă un grad mare de uzură fizică și morală ≈ mentenanță costisitoare; →clădiri, echipamente și utilaje cu uzură avansată generatoare de costuri ridicate pentru mentenanță; →probleme acumulate de organizare generală;

<p>→relatii bune de colaborare si profesioniste cu Primaria Municipiului Galati si cu alti stakeholderi care pot influenta organizarea corespunzatoare si modernizarea serviciului de transportului public.</p>	<p>structura organizationala neadaptata la obiectivele actuale, scurtcircuitare in colaborare si comunicare între structurile interne ale TRANSURB; preocupare scazuta pentru dezvoltarea angajatilor, personal nemotivat; greutati in recrutarea si formarea de personal competent specific activitatii de transport public local;</p> <p>→Sistemul de taxare este inadecvat din punctul de vedere al colectării informațiilor referitoare la călători și tarife, monitorizarea generală slabă a calității serviciilor de transport public</p> <p>→Oferirea de resurse financiare suficiente: strategia de transport publicare nevoie de investiții (infrastructură, parcul auto)</p>
<p>OPORTUNITATI</p>	<p>VULNERABILITATI</p>
<p>→existenta unui procent mare de calatori fideli serviciului de transport public local de calatori ca urmare a costului carburantilor ridicat, a cresterii continue a traficului, a facilitatilor acordate de Primaria Municipiului Galati dar si a faptului ca TRANSURB este unic operator la nivelul municipiului;</p> <p>→implicarea din punct de vedere financiar al Primariei Municipiului Galati pentru investitii in sistemul de transport public local de calatori si pentru compensarea reducerilor sociale si ale facilitatilor acordate; oportunitatea de a o lega cu optimizarea sistemului de transport public;</p> <p>→identificarea unor surse de venit suplimentare activitatii principale de transport public local;</p> <p>→identificarea spre accesare de apeluri in cadrul instrumentelor de finantare destinate mobilitatii urbane pentru: investitii destinate imbunatatirii</p>	<p>→ fluctuatie mare pentru personalul de bord;</p> <p>→constrangeri din punct de vedere al reglementarilor Uniunii Europene si confruntarea cu dificultati de conformare la aceste standarde atat la achizitia mijloacelor de transport, cat si la trafic, taxare, mediu;</p> <p>→cresterea continua a traficului urban;</p> <p>→cresterea volumului de date si informatii care nu se pot prelucra cu sistemul informatic existent;</p> <p>→teama generală față de riscurile aduse de schimbăr;</p> <p>→oferirea de resurse financiare suficiente: strategia de transport public are nevoie de investiții (infrastructură, parcul auto,...)</p> <p>→realizarea unui consens politic puternic in Consiliul Local referitor la strategia de transport public local;</p>

transportului public local, investiții destinate transportului electric și nemotorizat și/sau investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană;

→sunt disponibile numeroase bune practici Europene referitoare la organizarea și managementul unui sistem de transport public eficient

→posibilități de extindere locală a rețelei de transport public.

VII. STRATEGII GUVERNAMENTALE ȘI LOCALE ÎN DOMENIUL ÎN CARE ACȚIONEAZA SOCIETATEA

Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și incluzivă subliniază importanța unui sistem european de transport modernizat și durabil pentru dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene, accentuând necesitatea abordării dimensiunii urbane a transporturilor.

În Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană, publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbana Durabilă în Europa, prin oferirea unui material îndrumător și promovarea schimbului de bune practici.

Programul Operațional Regional 2014-2020, cofinanțat din fondurile europene structurale și de investiții și gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene (MDRAPFE), în calitate de Autoritate de Management, include o componentă coerentă de dezvoltare urbană ce vizează, printre altele, finanțarea infrastructurii de transport, a materialului rulant și a sistemelor de management de transport.

Pentru finanțarea proiectelor de transport urban pe baza Programului Operațional Regional 2014-2020 prin Fondul European de Dezvoltare Regională ("FEDR"), zonele urbane trebuie să elaboreze Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) conform metodologiei Comisiei Europene.

În acest context, Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) a acordat un împrumut și fonduri nerambursabile Municipiului Galați cu scopul de a dezvolta un plan de mobilitate urbană durabilă.

Conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, planul de mobilitate urbană este „instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.”

Un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) are următoarele obiective generale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Studiul "Reabilitarea transportului public urban în Galați - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă" a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului local al municipiului Galați nr.336/27.08.2015.

La elaborarea PMUD s-au avut în vedere și măsurile propuse prin Strategia privind transportul public local în Municipiul Galați, aprobată prin Hotărârea Consiliului Local Galați nr. 373/23.10.2014.

Strategia privind transportul public local în Municipiul Galați vizează, la nivelul anului 2020, restructurarea și modernizarea activității de transport public local în vederea efectuării unei activități eficiente cu mijloace de transport nepoluante (troleibuze, tramvaie și autobuze electrice) și care să satisfacă cerințele călătorilor.

Scopul unei strategii privind transportul durabil îl reprezintă îmbunătățirea continuă a calității vieții prin realizarea unui sistem de transport modern care să fie sustenabil, atât din punct de vedere economic, cât și social.

Totodată, strategia creează un cadru adecvat pentru atragerea de surse de finanțare nerambursabile și implementarea cu succes a noilor proiecte propuse.

Obiectivele principale ale strategiei Municipiului Galați pentru transportul public local în perioada 2014 – 2020 sunt:

- Îmbunătățirea eficienței activității operatorului public de transport local prin creșterea performanțelor existente;
- Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport și alte măsuri specifice standardelor europene de mediu;
- Creșterea performanțelor existente și aducerea lor la nivelul standardelor europene; dintre acestea se evidențiază: număr călători transportați anual, interval de succedare între vehicule, sistem de tarifare, sisteme de informare a călătorului etc;
- Reconsiderarea cheltuielilor de exploatare și întreținere, prin realizarea unor măsuri de control a acestora, astfel: introducerea sistemelor de monitorizare a întregului parc de vehicule, integrate în sistemele de monitorizare a traficului urban în general;
- Introducerea sistemelor moderne de colectare a veniturilor din titlurile de călătorie;
- Menținerea calității serviciului de transport public local urban prin îmbunătățirea următorilor indicatori:
 - reducerea cheltuielilor de exploatare;
 - reducerea consumului de energie;
 - reducerea poluării chimice și fonice;
 - modernizarea infrastructurii;
 - modernizarea sau înlocuirea parcului de vehicule.

VIII. CRITERII SI OBIECTIVE DE PERFORMANTA SPECIFICE MANDATULUI

Consiliul de Administratie al societății Transurb, în conformitate cu cerințele formulate în Scrisoarea de așteptări emisă de către Autoritatea tutelara, își propune o serie de obiective de atins, pe perioada mandatului, în vederea eficientizării activității de transport public local, a modernizării acestuia și a asigurării continue a unui confort și protecții a călătorului.

Societatea intenționează să devină un operator de transport cu recunoaștere pe piața locală, cu mijloace de transport a publicului calator moderne și un sistem de management al flotei cat mai performant. Astfel va furniza un serviciu modern, de încredere și avantajos pentru cetățenii municipiului Galați. Transportul in comun va fi o alternativă viabilă la mașinile private care conferea confort, calitate, siguranța in exploatare și de mediu, sustinand astfel politica municipalității de a reduce traficul auto în perimetrul orașului.

Influenta mediului concurential, al numarului mare de persoane care utilizeaza diferite forme de transport individual (autoturisme, biciclete,etc) și a lucrarilor de investitii la infrastructura, au determinat, în ultimii ani, importante scaderi ale numarului de calatori transportati. Aceste scaderi, insotite de diminuarea programelor de circulatie și, implicit, a personalului, au determinat și importante scaderi ale veniturilor societatii.

Unele dintre obiectivele strategice sunt: atragerea de noi resurse financiare și fonduri care urmeaza a fi directionate catre modernizarea societatii, respectiv a parcului auto, cresterea productivitatii muncii, rentabilizarea societatii și nu în ultimul rand asigurarea legaturii dintre performanta, veniturile salariatilor și echilibrul financiar al societatii.

Obiectivele pe care Consiliul de Administratie și le propune pentru perioada 2019-2022 au fost stabilite în conformitate cu Scrisoarea de asteptari privind performantele asteptate de la organele de administrare, elaborata de catre Consiliul Local al Municipiului Galati. Astfel, acestea au fost structurate în urmatoarele categorii:

1. OBIECTIVE PRIVITOARE LA EFICIENȚA ECONOMICĂ:

A. Reconsiderarea cheltuielilor de exploatare și întreținere, prin realizarea unor măsuri de control a acestora;

Pentru ca acest obiectiv sa fie indeplinit este necesara cunoasterea pozitiei financiare a societatii aplicand ca instrument de control, in primul rand, corecta inregistrare cronologica, sistematica a informatiilor cu privire la pozitia financiara a societatii TRANSURB;

Cheltuielile de exploatare au fost și sunt reconsiderate, prin implementarea centrelor de cost, astfel ca ele vor fi evidentiatae distinct pe tipuri de activitate, tip de cheltuiala și structura

organizatorica din cadrul careia au fost generate.

În urma implementării centrelor de cost, se vor implementa și centre de profit care vor fi construite, de asemenea, pe tipuri de activitate.

O altă soluție pentru o mai bună gestionare a cheltuielilor de exploatare o reprezintă implementarea, în viitorul apropiat, a comenzilor de reparații, în format electronic și maparea acestora, astfel încât consumul de piese și materiale să fie înregistrat în contabilitate de la punctul în care se instituie comanda, evitând astfel interpretările eronate cauzate de un lung circuit al documentelor.

De asemenea, trebuie avută în vedere corelarea creșterii salariale cu indicatorii de performanță individuali cât și ai societății prin corelarea veniturilor cu cheltuielile și transparență în decizia de creștere salarială.

B. Implementarea unui sistem informatizat (e-ticketing) care să asigure o cuantificare corectă a veniturilor și fluxurilor de călători în vederea fundamentării investițiilor;

Introducerea unui sistem de transport integrat și a unui sistem de ticketing integrat care vor duce la complementaritate între trasee, va asigura platforma necesară efectuării de analize care în momentul de față sunt foarte greu de realizat, cum ar fi: vânzări pe fiecare punct de lucru, intervale orare, casieri, trasee, tipuri de abonamente etc

C. Promovarea unei metodologii de stabilire a tarifelor conform contractului de delegare nr. 49304/03.05.2016, cu modificările și completările ulterioare și luând în considerare gradul de suportabilitate al populației.

Mentinerrea caracterului social prin practicarea unui tarif al călătoriei accesibil este necesară întrucât în activitatea de transport public local vor exista tot timpul clienți. Un studiu realizat în peste 100 de orașe la nivel internațional, a estimat că la o creștere cu 10% a prețurilor călătoriilor, cererea de transport public s-ar reduce cu 4,5%, publicul alegând alte cai de transport alternative, în detrimentul transportului public;

2. OBIECTIVE PRIVITOARE LA ÎMBUNĂTĂȚIREA SERVICIILOR:

A. Realizarea unei flote moderne de vehicule, ecologice cu costuri reduse de întreținere;

Societatea va efectua demersuri pentru efectuarea de investitii, pe cat posibil, din profitul rezonabil, dar si din alocatii bugetare, pentru innoirea flotei cu mijloace de transport ecologice. Pentru atingerea acestui obiectiv, directia economica va colabora cu toate institutiile de credit, inclusive cu BERD, in vederea obtinerii unei solutii de finantare cu cele mai mici costuri.

In paralel cu aceste investitii, se va urmări efectuarea de analize continue a consumurilor efective versus consumurile normate si corectarea deficientelor, in vederea reducerii cheltuielilor de exploatare, respectiv eliminarea cheltuielilor neeligibile la calculul pretului pe kilometru.

Se va urmări in permanenta incadrarea consumului de carburant in norme, conform normativelor in vigoare, analiza consumurilor efective versus normate, reducerea costului/km cu echivalentul in lei al depășirilor de consum (economii induse - scadere cu 3 % a costului cu combustibilul), mentinerea in limitele de $\pm 15\%$ a consumului de energie ;

In zona de intretinere si reparatii a mijloacelor de transport, primordiala este atingerea obiectivului de executare a lucrarilor de intretinere si reparatii de inalta calitate la mijloacele de transport. De asemenea, tot in aceasta zona este necesar a se asigura baza tehnico-materiala pentru desfasurarea activitatilor si utilizarea eficienta a pieselor si materialelor.

B. Îmbunătățirea infrastructurii de transport urban;

In colaborare cu Autoritatea Contractanta, societatea urmareste continua imbunatatire a infrastructurii de transport a tramvaielor, troleibuzelor si autobuzelor, pentru eliminarea curselor ineficiente, care genereaza costuri. In acest sens se vor efectua analize ale vanzarilor din toate punctele de distribuire a titlurilor de calatorie si stabilirea de noi trasee sau rute ocolitoare, acolo unde exista deficit sau solicitari ale calatorilor.

Aceste analize vor asigura utilizarea mai eficienta a resurselor limitate deoarece in momentul in care resursele financiare sunt limitate, este si mai important sa se asigure ca solutiile adoptate duc la utilizarea mai eficienta a fondurilor disponibile;

C. Realizarea unei densități corespunzătoare a rețelelor de linii astfel încât distanțele de mers pe jos până la o stație de autobuz să fie cât mai reduse, în vederea încurajării creșterii deplasărilor cu transportul local în defavoarea deplasărilor cu autoturismul propriu

Pentru atingerea acestui obiectiv, se va efectua repartizarea optima a mijloacelor de transport pe

trasee astfel incat sa se duca la indeplinire programul de transport in conformitate cu contractul de delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane concomitant cu analiza rentabilitatii unor trasee, in functie de incasarile zilnice, vis-a vis de numarul de km efectuati. Se vor inlatura astfel, traseele suprapuse.

3. OBIECTIVE ORIENTATE CATRE BENEFICIARI

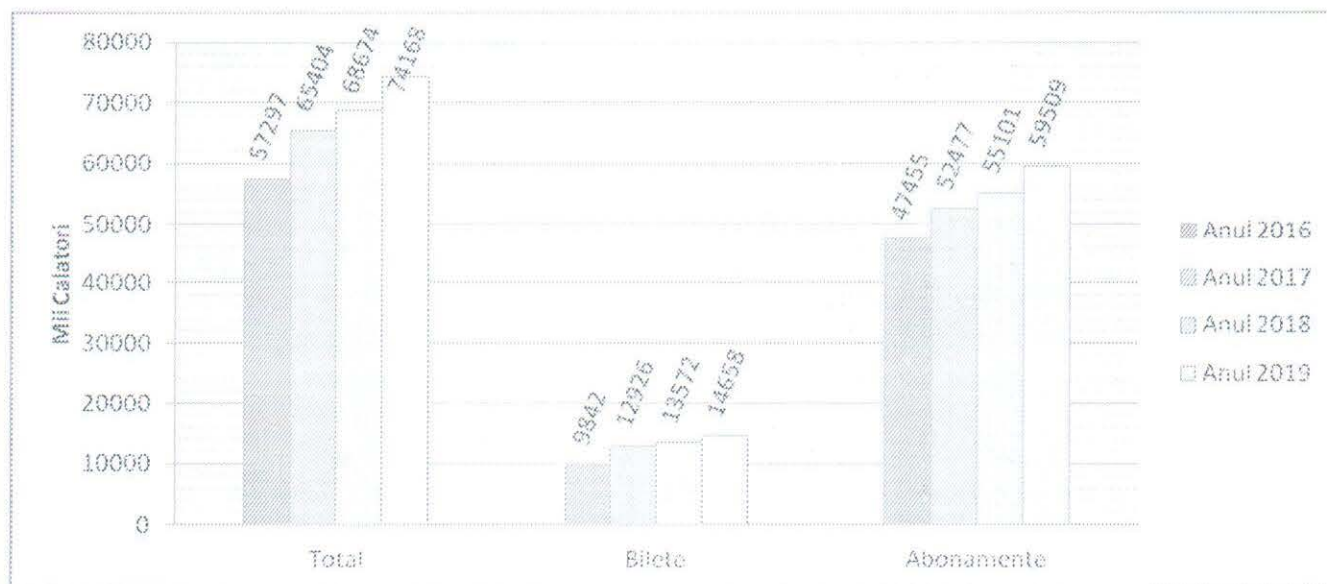
A. *Menținerea caracterului social al transportului urban de călători;*

In colaborare cu Autoritatea Contractanta, societatea va emite analize ale vanzarilor si ale facilitatilor acordate prin hotarari ale Consiliului Local, astfel incat in fiecare an acestea sa fie acordate corespunzator, in functie de solicitari, utilizare, si decontarile facilitatilor sa se faca in mod eficace si eficient.

Populatia este intr-o perpetua schimbare, la fel si nevoia de mobilitate a acesteia. Asadar, de la an la an, societatea efectueaza analiza si inainteaza propuneri pentru acordarea facilitatilor, in functie de evolutia din anul precedent.

Odata cu atingerea acestui obiectiv, Consiliul de Administratie urmareste cresterea numarului de calatori transportati cu un plus de 5% in anul 2018 fata de anul 2017, respectiv plus 8% fata de 2018 in anul 2019;

Tabel nr 3 Evolutia nr de calatori transportati in perioada 2016-2019



B. *Montarea de sisteme de urmărire și monitorizare pentru informarea promptă a călătorilor despre mersul mijloacelor de transport;*

Intreprinderea de demersuri pentru furnizarea informațiilor despre serviciul de transport, trasee, canale de transmisie și disponibilitatea informațiilor, astfel încât să fie satisfăcută nevoia de informare a întregii mase a publicului calator;

C. Modernizarea stațiilor de autobuz prin montarea de refugii acoperite pentru călători în toate punctele de îmbarcare.

Vom acorda atenție sporită asupra asigurării confortului, curățeniei și aspectului stațiilor dar și al refugiilor, astfel încât imaginea transportului public percepută de populația să fie una pozitivă.

Vom informa Autoritatea Contractantă despre sesizările pe care le vom prelua, cu privire la inconveniențele din stațiile de așteptare și vom întreprinde demersuri pentru construirea de refugii noi, chiar prin atragerea de sponsorizări.

IX. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Având în vedere elaborarea și publicarea Normelor metodologice de aplicare ale OUG 109/2011, se impune necesitatea stabilirii unor indicatori de performanță atașați componentei de management. Astfel indicatorii de performanță ai directorului general au fost definiți în conformitate cu clasificările din Norme, respectiv financiar, operațional și de guvernanta corporativă. Pentru fiecare indicator au fost stabilite ținte și alocate ponderi. Indicatorii de performanță enumerați mai jos sunt prezentați detaliat în tabelul anexat componentei de management pentru perioada 2018-2022.

Indicatori de performanță pentru perioada 2019-2022

- **ICP financiar, ICP Pasive (Datorii)** - Nivelul datoriei
- **ICP nefinanciar /operațional** - Monitorizarea și evaluarea performanței conducerii
- **ICP orientați către serviciile publice** - Respectarea planului de transport conform Contractului de delegare nr 49304/ 03.05.2016
- **ICP specifice activității de guvernanta corporativă** - Transparența privind publicarea pe pagina proprie de internet a obligațiilor de raportare, cu următorii indicatori

- Elaborarea și prezentarea rapoartelor semestriale și anuale privind executia mandatului de către CA, conform legislației, inclusiv performanța societății și perspectivele sale strategice;
- Ducerea la îndeplinire a hotărârilor AGA;
- Revizuirea și raportarea la timp a progresului strategiei întreprinderii (gradul de realizare a obiectivelor strategice)

Indicatorii vor fi evidențiați cu ținte pentru perioada 2019-2022, într-o anexa la prezenta componenta de administrare

X. CONCLUZII

Prezenta componenta de administrare, parte integrantă a Planului de Administrare a societății Transurb S.A. reprezintă un instrument de planificare strategică a politicii de administrare a societății, fiind ca atare un document de referință pentru toți administratorii, din momentul aprobării și aducerii acestuia la cunostință.

Transportul local de călători se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare Comisia Comunității Europene a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Albă a Politicii de Transport în Europa.

Serviciul de transport public de călători are o dimensiune economică și una socială, indisolubil legate între ele.

Strategia privind transportul public local în Municipiul Galați pentru perioada 2019-2022 va avea la bază următoarele obiective principale:

- Îmbunătățirea eficienței activității operatorului public de transport local prin creșterea performanțelor existente;
- Creșterea calității serviciilor de transport public oferite de operatorii de transport;
- Protejarea mediului înconjurător prin scăderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport și alte măsuri specifice standardelor europene de mediu;
- Facilitarea participării sectorului privat în execuția și gestionarea activității de transport public local;
- Creșterea performanțelor existente și aducerea lor la nivelul standardelor europene; dintre acestea se evidențiază: număr călători transportați anual, interval de succedare între vehicule,

sistemul de tarifare, sisteme de informare a calatorului, etc.

- Reconsiderarea cheltuielilor de exploatare si întreținere, prin realizarea unor masuri de control a acestora, astfel: introducerea sistemelor de monitorizare a întregului parc de vehicule, integrate în sistemele de monitorizare a traficului urban în general;
- Introducerea sistemelor moderne de colectare a veniturilor din titlurile de călătorie

Transportul public este coloana vertebrală a transportului urban durabil și contribuie la un grad ridicat de incluziune socială. Prin urmare, sprijinul acordat de autoritățile publice este de multe ori o necesitate și un deziderat. Cu toate acestea, transportul este o cerere derivată și este puternic legat de situația economică.

O performanță redusă a societății în ceea ce privește beneficiile economice și sociale la nivelul municipiului Galați poate conduce la:

- efecte economice și financiare negative resimțite și la nivelul populației din municipiul Galați;
- impact negativ și diminuarea semnificativă a cererii în domeniul mobilității urbane ;
- migrarea locuitorilor spre orașe cu dinamism economic și financiar , care accentuează derapajului demografic din municipiul Galați;
- un număr de pasageri mai redus decât nivelul preconizat ce înseamnă, de asemenea , reducerea ratei de utilizare a transportului public.

Diminuarea semnificativă a cererii în domeniul mobilității prin subutilizarea transportului public urban precum și o situație financiară afectată a Autorității Contractante (Primăria Municipiului Galați), poate influența capacitatea acesteia de a menține un transport public solid, care nu se poate desfășura în condiții de confort și siguranță. De asemenea, lipsa unui echilibru financiar sănătos va avea un impact negativ asupra implementării măsurilor propuse.

În orice caz, atât prin proiecte fezabile și programe operationale referitoare la transportul public, cât și prin măsuri suplimentare , se poate spori utilizarea în condiții de eficiență a mijloacelor de transport în comun.

Un număr de pasageri mai mic decât nivelul preconizat înseamnă, de asemenea, o performanță diminuată din punctul de vedere al beneficiilor economice și sociale și conduce la necesitatea unei finanțări publice suplimentare pentru a asigura sustenabilitatea financiară a proiectelor de transport public urban.

Dezvoltarea socio-economică ia în considerare beneficiile scontate. Acestea reprezintă un factor important pentru decizia de a investi bani publici în proiecte de transport urban –și ne referim aici la infrastructura, echipamente și material rulant , în conformitate cu cerințele europene , capabile să răspundă nevoilor utilizatorilor de transport public.

Lipsa co-finanțării, din partea U.E., poate avea un impact asupra performanței globale a societății de transport public local și poate fi privită ca o altă constrângere în îndeplinirea adecvată a **masurilor propuse** având în vedere și alte provocări:

► Promovarea utilizării transportului public.

Fiecare oraș are propria sa cultură și specificitate, deci autoritățile locale sunt cele mai în măsură să decidă politica transportului urban. Totuși, proporția problemelor sugerează că sunt necesare măsuri la toate nivelele: local, regional, național și european.

► Finanțarea

Erodarea fondurilor publice, creșterile prețurilor la combustibili și competiția automobilelor private semnifică faptul că transportului public îi pot lipsi resursele ce trebuie investite în calitate. Concurența autoturismelor micșorează veniturile obținute din transportul public și duce la diminuarea eficienței serviciilor publice în care automobilele și vehiculele publice concurează pentru aceeași infrastructură.

► Accesibilitatea

Pe măsură ce populația îmbătrânește, accesibilitatea devine, din ce în ce mai mult, o problemă. Persoanele cu mobilitate redusă– inclusiv cele cu dizabilități și cele vârstnice, dar și persoanele cu leziuni temporare pot utiliza din ce în ce mai rar transportul public.

► Dependența de automobile

Autoturismul va rămâne cel mai popular mod de transport datorită numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza și comoditatea. Fondurile publice tind să se concentreze asupra drumurilor și spațiilor de parcare, autoritatea publică putând fi indiferentă de celelalte alternative de transport și se creează un cerc vicios al aglomerației. Congestionarea traficului poate conduce la reducerea eficienței transportului public și favorizează comportamentul agresiv în al conducătorilor auto.

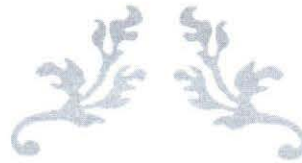
Incheiem prezenta componenta de administrare cu speranta ca fundamentarile si argumentele prezentate si sustinute mai sus vor putea fi duse la indeplinire si ca transportul public de calatori va deveni in urmatoarea perioada din ce in ce mai atractiv, mai modernsi va reintregi conceptul de smart city.

Intocmit:

Consiliul de Administrație al Transurb S.A. Galati

Raclea Florin	–	presedinte
Codrescu Daniela	–	membru
Gaiu Aurora	–	membru
Marin Romeo	–	membru
Nedelcu Cristina	–	membru
Carcota Elena	–	membru
Munteanu Cristian Eugen		membru





COMPONENTA DE MANAGEMENT

A PLANULUI DE ADMINISTRARE



S.C. TRANSURB S.A.

2019-2022

DIRECTOR GENERAL

DIRECTOR ECONOMIC

CUPRINS

1. Cadru general

1.1. Repere generale

1.2. Cadrul instituțional și legal

2. Principii generale privind administrarea societatii TRANSURB S.A. Galați in perioada 2018 - 2022

3. Prezentarea întreprinderii publice

3.1. Proprietatea companiei

3.2. Locația companiei și facilități

3.3. Viziunea societății

3.4. Prezentarea serviciilor

3.5. Structura de activități societatii

3.6. Resurse umane la nivelul entitatii

3.7. Elemente componente și organizarea serviciului de transport în prezent

3.7.1. *Rețeaua*

3.7.2. *Parcul Auto*

3.8. Furnizori și clienți

4. Analiza SWOT a întreprinderii

5. Obiective de performanță și indicatori specifici mandatului

6. Priorități

7. Concluzii

„A conduce, înseamnă a se dedica unei idei, unui vis, unei viziuni
despre
ce se poate întâmpla.” (Benazir
Bhutto)

1. Cadru general

1.1 Repere generale

Prezenta componentă de management a Planului de Administrare al societății a fost întocmită în baza prevederilor OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.

Conform art. 2, alin (2), lit. b din OUG 109/2011, prevederile acesteia se aplică la companii și societăți naționale, societăți comerciale la care statul sau o unitate administrativ teritorială este actionar unic, majoritar sau la care deține controlul. Astfel aceste prevederi își găsesc aplicarea și în cazul societății TRANSURB S.A., societate a cărei acționar unic este Consiliul Local al Municipiului Galați.

În conformitate cu art 36, alin (1) din OUG 109/2011, în termen de 90 de zile de la numire, directorii elaborează și prezintă consiliului de administrație un plan de management pe durata mandatului și pentru primul an de mandat, cuprinzând strategia de conducere pentru atingerea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite în contractele de mandat. Planul de management este supus aprobării Consiliului de Administrație.

Directorul general și directorul economic își propun, de asemenea, gestionarea eficientă a resurselor societății astfel încât aceasta să își consolideze poziția pe piața transporturilor, prin creșterea gradului de confort, promptitudinea serviciilor și operativitatea sporită.

Direcțiile de acțiune și de dezvoltare ale societății comerciale TRANSURB S.A. Galați, definite în prezentul plan de management, au la bază principiile guvernantei corporative, principii care

statuează o atitudine responsabilă, profesională și etică a societății, atât în raport cu călătorii cât și cu autoritățile locale, autoritățile de reglementare, organismele de control și angajații.

Respectând principiile unei bune guvernante corporative și urmărind împlinirea dezideratelor propuse privind eficacitatea operațională, optimizarea performanțelor și dezvoltarea durabilă a societății Transurb, directorul general își va îndeplini mandatul în perioada 2018-2022 iar directorul economic, în perioada 2019-2022, cu responsabilitate și eficiență maximă, transparență și profesionalism față de acționar – Unitatea Administrativ Teritorială Galați, fata de Consiliul de Administrație al societății, fata de salariați, mediul de afaceri și comunitatea locală.

Directorii, în calitate de administratori executivi, își propun ca pe durata mandatului lor să folosească eficient resursele și să gestioneze activitatea societății, astfel încât, atât călătorii cât și partenerii să-și consolideze încrederea în serviciile prestate de companie, să considere societatea un partener profesionist, o entitate competitivă în pas cu strategiile și practicile manageriale, conform cu cerințele și standardele Comunității Europene.

De asemenea, directorii mandatați de către Consiliul de Administrație responsabilizează faptul că, planul de management este un document dinamic și că pot apărea actualizări/modificări generate de implementare sau schimbări semnificative ale mediului în care funcționează societatea Transurb și, prin urmare, își rezervă dreptul de a aduce modificări ulterioare obiectivelor stabilite prin prezenta componentă, în funcție de schimbările intervenite.

1.2 Cadrul instituțional și legal

Directorul general al societății Transurb a fost desemnat de Consiliul de Administrație prin Decizia nr 45/08.08.2018, pe o perioadă de 4 ani.

Directorul economic al societății Transurb a fost desemnat de Consiliul de Administrație prin Decizia nr 9/19.02.2019, până la data de 08.08.2022

Componenta de management completează componenta de administrare întocmită de către Consiliul de Administrație și este elaborată conform prevederilor art. 36 alin. (1) din OUG 109/2011 cu modificările și completările ulterioare. Împreună alcătuiesc planul de administrare al societății.

Planul de administrare se supune analizei și aprobării Consiliului de Administrație al societății. Planul de administrare devine principalul instrument de lucru al administratorilor și al directorilor, fiind structurat pe două componente:

- componenta de administrare, întocmită de Consiliul de Administrație
- componenta de management, întocmită de directorii desemnați

Cadrul legal în baza căruia a fost întocmită prezenta componenta de management și în baza căruia societatea își desfășoară activitatea este definit în principal de următoarele acte normative:

- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța de urgență nr. 109/ 2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice;
- Legea nr. 31/ 1990 privind societățile comerciale republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 544/ 2001 privind liberul acces la informațiile de interes public;
- Hotărârea de Guvern nr. 123/ 2002 - Norme metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Norma metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere; Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanța de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe caile navigabile interioare;

- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agentilor economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihna ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Ministrului Administrației și Internelor nr. 240/2012 privind aprobarea criteriilor de evaluare, a punctajelor și a metodologice de punctare privind criteriile de evaluare ale operatorului de transport, în vederea atribuirii traseelor pentru transportul;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
- Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;

- Hotararea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare si functionare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
- Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea si functionarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;
- Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor si a incidentelor, de dezvoltare si imbunatatire a siguranței feroviare pe caile ferate si pe rețeaua de transport cu metroul din Romania;
- Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind autorizarea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor de produse si/sau servicii pentru transportul feroviar si cu metroul;
- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspecție tehnica in transportul feroviar si cu metroul;
- Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare in transportul feroviar si cu metroul;
- Norma metodologica a Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor si Locuinței din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor si microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate in trafic national.
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrării vehiculelor inmatriculate sau inregistrate in normele tehnice privind siguranța rutiera, protecția mediului si in categoria de folosința conform destinației, prin inspecția tehnica periodica - RNTR 1
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor si Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementarilor privind omologarea de tip si eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum si omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2

Legislație europeana:

- Regulamentul (C E) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107/70 ale Consiliului;

Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European si al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie indeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;

- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru interfețele cu alte moduri de transport
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante si eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistica si Servicii — Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea si masurarea calitatii serviciilor

Hotarari ale Consiliului Local:

- HCL nr. 521/ 2009 privind aprobarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciilor de transport public local.
- HCL nr. 336/ 27.08.2015 privind aprobarea studiului „Reabilitarea transportului public urban in Galati- Plan de Mobilite Urbana Durabila”
- HCL nr. 480/ 10.12.2014 privind aprobarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local
- HCL nr. 373/ 23.10.2014 pentru aprobarea strategiei privind transportul public local in Municipiul Galati;
- HCL 644/27.11.2017 pentru aprobarea scrisorii de asteptari a autoritatii publice tutelare pentru societatea Transurb SA
- HCL 160/ 20.04.2016 privind aprobarea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local la nivelul municipiului Galati, cu ulterioarele acte aditionale

In prezent, societatea Transurb S.A. isi desfasoara activitatea in baza Contractului de delegare a serviciului de transport public local nr 49304/2016, completat cu un numar de 16 acte aditionale

2. Principii generale privind administrarea societatii TRANSURB S.A. Galați în perioada 2018-2022

Criteriul care stă la baza administrării societatii TRANSURB S.A. Galați, pe perioada mandatului actualilor directori desemnati, director general si director economic, este armonizarea

practicilor manageriale și de administrare cu principiile guvernantei corporative, menținerea și crearea unor condiții de muncă corespunzătoare pentru toți salariații societății, realizarea la standarde înalte a serviciilor de transport public de călători.

Strategiile directorilor societății au fost elaborate în concordanță cu declarațiile de intenție și sunt structurate pe următoarele direcții:

- a) Strategii de consolidare instituțională
- b) Strategii de control intern/ managerial
- c) Strategii comerciale și de marketing
- d) Strategii de resurse umane
- e) Strategii privind sistemele informatice
- f) Strategii de dezvoltare prin investiții
- g) Strategii operaționale și de întreținere
- h) Strategii de management economico financiar și de audit

Pentru fiecare strategie au fost stabilite obiective de management, care au în vedere să cuprindă fiecare departament/ structura organizatorică a societății.

3. Prezentarea companiei

3.1. Proprietatea companiei

Societatea TRANSURB S.A. Galați a luat ființă în anul 1991 ca urmare a reorganizării R.A.T.U. Galați, având unic acționar Consiliul Local Galați și deținând exclusivitate în realizarea serviciului de transport public local pe raza municipiului Galați.

3.2. Locația companiei și facilități

Societatea deține un depou care asigură condiții pentru desfășurarea activităților: parcare acoperită pentru autobuze, ateliere de reparații și întreținere, depozite, stație ITP, spălătorie automată, stație de carburanți și birouri administrative. Locația este situată în strada George Cosbuc nr.259 și se află în proprietatea UAT Municipiul Galați.

3.3. Viziunea societății

Societatea intenționează să devină un operator de transport cu recunoaștere pe piața locală, cu un sistem de transport al publicului calator modern și un sistem de management performant.

TRANSURB S.A. Galați va furniza un serviciu modern, de încredere și avantajos pentru cetățenii municipiului Galați. Autobuzele vor fi o alternativă viabilă la mașinile private prin prețuri accesibile, servicii orientate spre cerere și susținerea politicii municipalității de a reduce traficul auto în perimetrul orașului.

3.4. Prezentarea serviciilor

Principalele activități pe care societatea le prestează în prezent sunt:

- transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze, troleibuze și tramvaie;
- transport public local de persoane prin curse regulate speciale cu autobuze;
- efectuarea de inspecții tehnice la mijloacele de transport ale societății și la terți;
- efectuarea de reparații pentru mijloacele de transport;

Activitatea de dispecerizare a mijloacelor de transport din traseu este organizată cu:

- dispeceratele coordonatoare: Dispecerat Secția Transport Auto și Dispecerat Secția Transport Electric;
- capete de linie cu rol de dispecerizare: Gara C.F.R. , Micro 19, Micro 13, Tiglina III, Complex Siret, Piața Centrală.

Activitatea de comunicare și monitorizare se desfășoară prin:

- crearea unui site al societății care oferă informații privind serviciile oferite de aceasta;
- dotarea parcului auto cu dispozitive de urmărire și monitorizare GPS;
- modernizarea și îmbunătățirea activității din cele două dispecerate coordonatoare prin dotarea cu aparatură de urmărire prin GPS a activității de transport;
- înființarea unui punct de relații cu publicul, cu scopul de a informa factorii de răspundere despre evenimentele din trafic și călătorii despre programul de transport precum și despre eventualele modificări survenite în activitatea acestuia.

3.5. Structura de activități societății Transurb S.A.

Compartimentele de transport ce funcționează în cadrul societății sunt structurate astfel:

- din punct de vedere logistic :

A. Compartimente indirect productive:

- serviciul contabilitate-financiar ;
- serviciul tehnic;
- serviciul resurse umane;
- serviciul exploatare ;
- serviciul juridic;
- serviciul administrativ;
- compartiment management;
- compartiment audit intern;
- compartiment control financiar de gestiune;
- compartiment prevenire si protectie;
- compartiment prelucrare date;
- birou marketing, relatii cu publicul;
- birou achizitii, patrimoniu;
- birou control monitorizare trafic;
- control financiar preventiv;
- service auto;

B. Compartimente direct productive:

- Sectia Transport Auto;
- Sectia Transport Electric;
- Statie ITP;
- Scoala de soferi si vatmani

➤ din punct de vedere functional, Transurb urmareste, in principal:

- studiul pietei, relația cu piața, pregătirea și adaptarea la cerințele pietei;
- stabilirea relațiilor juridice : comenzi, contracte, asocieri;
- conducerea sistemului calității serviciilor și logisticii;
- gestiunea capitalului;
- functia de aprovizionare;
- dezvoltarea și modernizarea parcului auto, echipamentelor de încărcare descărcare, de depozitare, de stocare și de supra-etajare a mărfurilor;

- evidența, analiza rezultatelor tehnice și economice;
- pregătirea continuă a personalului;
- valorificarea (decontarea) lucrărilor, mărfurilor și serviciilor.

3.6. Resurse umane la nivelul entitatii

Multimea de salariați ai societății care prin activitatea lor asigură realizarea obiectivelor propuse, reprezintă resursa umană. Astfel, salariații pun în valoare și utilizează celelalte resurse.

Colaborarea lor se obține pe baza unor reguli care le permit să participe cu eficiență la punerea în valoare a tuturor celorlalte resurse în scopul îndeplinirii obiectivelor programate.

TRANSURB S.A. Galați are în vedere, pe termen scurt, simplificarea și optimizarea structurii organizatorice a societății.

Pentru perioada 2017- 2018 au avut loc modificări în cadrul structurii de personal, finalizate, în luna decembrie a anului 2018, cu schimbarea Organigramei societății.

Situația personalului angajat în societatea Transurb, pentru ultimii 2 ani, se prezintă în felul următor:

Tabel 1. Structura personalului pe ultimii 2 ani

Nr. crt.	Categoriile de personal	Numar efectiv de personal la data de 31.12.2017
1.	TESA	66
2.	Personal operativ, din care:	132
	Controlori bilete	25
	Controlori trafic	4
	Casieri	48
	Operatori circulație miscare	13
	Operatori relații cu publicul	3
	Operatori monitorizare	3
	Dispeceri	10
	Inspectori exploatare trafic	10
	Maistri	5
	Operatori (FAZ, calculator, prognozare)	11
3.	Personal muncitor, din care:	651

	Conducatori auto	409
	Vatmani	64
	Personal intretinere	161
	Spalatori vehicule	17
4.	Total	849

Nr. crt.	Categoriile de personal	Numar efectiv de personal la data de 31.12.2018
1.	TESA	60
2.	Personal operativ, din care:	125
	Controlori bilete	25
	Controlori trafic	4
	Casieri	44
	Operatori circulatie miscare	12
	Operatori relatii cu publicul	3
	Operatori monitorizare	2
	Dispeceri	10
	Inspectori exploatare trafic	8
	Maistri	5
	Operatori (FAZ, calculator, prognozare)	12
3.	Personal muncitor, din care:	607
	Conducatori auto	381
	Vatmani	58
	Personal intretinere	153
	Spalatori vehicule	15
4.	Total	792

Tabel 2. Evolutia numarului de personal in ultimii 5 ani:

Anul	2014	2015	2016	2017	2018
Număr de angajați la sfârșitul perioadei (decembrie)	639	620	801	849	792
Număr mediu de angajați	669	620	694	813	799

Pentru perioada 2018-2022, societatea are în vedere îmbunătățirea productivității și sprijinirea dezvoltării personale a angajaților (ex. relația cu publicul călător, reducerea conflictelor la locul de muncă, comunicarea interpersonală - legătura dintre salariați și ceilalți, instruirii privind Codul de Conduită al personalului TRANSURB S.A. Galați, instruirii privind siguranța circulației, Codul rutier, conduita conducătorilor de autobuz în diferite situații în circulație etc).

3.7. Elemente componente și organizarea serviciului de transport în prezent

3.7.1. Rețeaua

În prezent, TRANSURB S.A. Galați este organizată pe subunități cu activități distincte astfel:

- Secția de Transport Auto (str. George Cosbuc nr. 259 Galați);
- Secția de Transport Electric (Piata Energiei) și Depoul 2 (Bariera Traian).

De asemenea, TRANSURB SA Galați, dispune de un număr de 7 stații de redresare, după cum urmează:

- SR1 (str. Cerealelor);
- SR2 (Depoul 1);
- SR3 (Flora);
- SR4 (Mittal Steel);
- SR5 (Depoul 2);
- SR6 (Valea Orasului);
- SR7 (Tiglina II);

Activitatea acestor subunități este coordonată de compartimentele funcționale ce își desfășoară activitatea în bulevardul George Cosbuc, nr 259, la sediul administrativ

3.7.2. Parcul Auto

Rețeaua TRANSURB S.A. Galați se compune din:

- 26 trasee de autobuz;
- 2 trasee de troleibuz;
- 4 trasee de tramvai.

Numărul de stații:

- 277 de stații pentru autobuz și troleibuz
- 52 de stații pentru tramvai.

Parcul auto se compune din:

Tabel 3. Componenta parcului auto

Marcă/tip autobuz	Număr	An de fabricație	Lungime/Capacitate
Autobuz BOVA F10	1	2003	10,4m/136
Autobuze Mercedes Benz 0550U Integro	2	2000	12 m/85 11,96m/81
Autobuze Guleryuz Cobra GD 160	6-6* = 0	2003-2005	9m/69
Autobuze MAZ 203	30-1*-2** = 27	2008	12m/106
Autobuze Den Oudsten Alliance City B96	32-1* = 31	1999	12m/91
Autobuze DAF Wrightbus Commander SB200	40-1* = 39	2003	11,81m/74
Autobuze DAF Berkhof SB250	39-1* = 38	2002-2003	12m/93
Troleibuze Ikarus 415T	2	2000	11,81m/102
Troleibuze MAZ Eton 203 T	10-1** = 9	2008	12m/103
Troleibuze Skoda Solaris 26tr	14	2017	12,3m/91
Tramvaie Duewag tip L	3	1957	14m/117
Tramvaie Duewag/Holec ZGT6	25	1986	25m/146
Tramvaie Tatra KT4D	15	1978	24m/160

Nota * scos din funcțiune

** imobilizat pentru a fi scos din funcțiune

Vechimea medie a parcului de autovehicule este de 16 ani.

3.8. Furnizori și clienți

În prezent, principalii furnizori și clienți ai societății Transurb sunt:

Tabel 4. Principalii furnizori

Partener	Detalii
OSCAR DOWNSTREAM SRL	Motorina
WOMY EQUIPMENT SUPPLY B.V.	autobuze;autoturn;program diagnoza
INTEGRAL SECURITY SRL	servicii de paza
TINMAR ENERGY SA	energie electrica
PROEST INVEST SRL	materiale si piese
FAST SUPPORT&SALES SRL	Piese
ALIELA COMPANY S.R.L.	materiale si piese
DIEGIS COSON	materiale si piese
HIG MUNTENIA SRL	Imprimate, bilete, abonamente
FERMIT S.A.	materiale si piese
LUKOIL LUBRICANTS EAST EUROPE	Ulei
ADETRANS	Anvelope
VITCAROIL	Ulei
VODAFONE ROMANIA SA	Servicii de telecomunicatii
SANAVITA AM MEDICAL POINT	medicina muncii
APA CANAL S.A.	Utilitati

Tabel 5. Principalii clienti

Partener	Detalii
ARCELOR MITTAL GALATI SA	curse regulate speciale
SANTIERUL NAVAL DAMEN GALATI S.A.	curse regulate speciale
VODAFONE ROMANIA SA	inchiriere stalpi electricitate ptr fibra optica
UPC ROMANIA SRL	inchiriere stalpi electricitate ptr fibra optica
PRIMARIA MUNICIPIULUI GALATI	abonamente
ECO-METAL RECYCLING SRL	vanzare deseuri
TELEKOM ROMANIA COMMUNICATIONS SA	inchiriere stalpi electricitate ptr fibra optica
ORANGE ROMANIA SA	inchiriere stalpi electricitate ptr fibra optica
PROSIM MEDIA & PUBLICITY S.R.L.	inchiriere spatiu publicitar pe autobuze

4. ANALIZA SWOT ASUPRA ACTIVITATII DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL GALATI

Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> • Repartizarea relativ uniforma a retelei de transport public pe intreg teritoriul municipiului Galatii. Orasul a dezvoltat istoric o retea stradala in marea majoritate pe o structura radiala, cu tranzitarea zonei centrale; • Repartizare relativ echilibrata, pe moduri de transport, a structurii retelei de transport public, avand in vedere caracteristicile fiecarui tip de retea. • Economie de energie si spatiu, poluare fonica si chimica mult mai scazute, securitate sporita comparat cu transportul realizat cu masina personala. • Capacitate mare de transport (in raport cu spatiul ocupat) oferita de transportul public; • Raportul scazut dintre nivelul de emisii/calator datorita capacitatii mari de transport oferita de sistemele de transport public, in comparatie cu raportul similar in cazul unui vehicul individual. • Existenta unui numar de 14 troleibuze noi, dotate cu instalatie de climatizare; • Existenta unui sistem de monitorizare a traficului, respectiv dotarea intregului parc cu gps-uri; • Monitorizarea consumului de combustibil, respectiv dotarea intregului parc cu sonda 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficienta resurselor bugetare - alocatii bugetare insuficiente pentru refacerea, modernizarea si extinderea infrastructurii rutiere locale si regionale; • Infrastructura inechita si insuficient dezvoltata; • Circulatie ingreunata in centrul orasului, datorata numarului mare de automobile, a arhitecturii orasului si a insuficientei locurilor de parcare; • Refugiile din statiile de transport public local de persoane nu sunt amenajate corespunzator; • Situatie nefavorabila a echilibrului financiar la finalul anului 2017; • Insuficienta dotare a parcului auto aflat in exploatarea Transurb, cu vehicule dotate cu motoare care sa corespunda standardelor EURO; • Preponderenta vehiculelor inechite in parcul auto aflat in administrarea Transurb; • Infrastructura pentru tramvaie, tramvaiele si autobuzele inechite genereaza costuri mari cu intretinerea si exploatarea lor • Concentratiile poluantilor proveniti din trafic se mentin la un nivel ridicat ca urmare a cresterii numarului de masini in conditiile preponderentei parcului auto inechit;

<p>litrometrica;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finantare asigurata de catre Primaria Municipiului Galati, prin BERD, pentru implementarea unui sistem AFC care va asigura cresterea veniturilor din titluri de calatorie si o corecta monitorizare a traficului de calatori; • este singurul operator de transport public de persoane din Municipiul Galati; 	<ul style="list-style-type: none"> • Prezenta parcarilor ad hoc care afecteaza traficul si insuficienta parcarilor amenajate; • Inexistenta unui sistem de management al riscurilor
<p>Oportunitati</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea nivelului de zgomot și de emisii poluante prin ecologizarea si modernizarea serviciului de transport public de persoane; • Educarea populatiei si promovarea utilizarii sistematice a transportului public • Promovarea transportului durabil • Reducerea cheltuielilor cu intretinerea unui parc auto uzat • Infiintarea si dezvoltarea unui serviciu de marketing pentru transportul public de persoane (introducerea unui sistem de tarificare a calatoriilor diferentiat, in functie de numarul de statii, oferte de abonamente diferentiate pe categorii de persoane fizice sau juridice, consolidarea loialitatii clientilor, etc.) • Introducerea unui sistem de transport integrat si a unui sistem de ticketing integrat care vor duce la complementaritate intre trasee; • Modernizarea si informatizarea activitatilor care sustin serviciul de transport public • Cresterea numarului traseelor pe care sa se efectueze transportul public de persoane 	<p>Amenintari</p> <ul style="list-style-type: none"> • Imposibilitatea asigurarii unui serviciu de transport public durabil fara investitii din partea autoritatilor publice locale pentru modernizarea acestuia; • Potentiala concurenta datorata de practicarea unor tarife reduse din partea firmelor de taximetrie; • Scaderea in continuare a numarului de calatori in cazul in care transportul public de persoane nu devine atragator si nu ofera conditii optime de confort si deplasare; • Cresterea gradului de poluare a aerului, a nivelului de zgomot si a vibratiilor in situatia utilizarii in continuare a autovehiculelor si a infrastructurii cu care se desfasoara transportul public de persoane in prezent; • aglomerarea traficului si deteriorarea infrastructurii din cauza lipsei de alternativa a traseelor ocolitoare; • cresterea numarului de masini proprietate personala si a gradului lor de utilizare; acesta este rezultatul natural al schimbarilor de nivel de trai si de filosofie de viata; • mentalitatea gresita a unei categorii a

<ul style="list-style-type: none"> • Amplasarea intr-un loc central a unor harti explicative cu punctele de legatura cu alte mijloace de transport catre alte zone ale orasului; • Imbunatatirea comunicarii cu populatia locala; • Reabilitarea infrastructurii destinate transportului public de persoane • Elaborarea si adoptarea unei strategii locale de dezvoltare a serviciului de transport public local de calatori • Elaborarea unor planuri de investitii care sa vizeze solutii de eficientizare a serviciului de transport public local de persoane 	<p>publicului calator, potrivit careia transportul public este un serviciu de care pot beneficia fara sa cumpere bilet/ abonament;</p>
--	--

5. Obiective de performanță si indicatori specifici mandatului

5.1. Indicatorii de performanta

Avand in vedere elaborarea si publicarea Normelor metodologice de aplicare ale OUG 109/2011, se impune necesitatea stabilirii unor indicatori de performanta atasati componentei de management. Astfel indicatorii de performanta ai directorilor au fost definiti in conformitate cu clasificarile din Norme, respectiv financiari, operationali si de guvernanta corporativa. Pentru fiecare indicator au fost stabilite tinte si alocate ponderi. Indicatorii de performanță propusi sunt prezentati detaliat in tabelul anexat componentei de management a Planului de Administrare, pentru perioada 2019-2022.

Indicatorii de performanta au fost propusi in urma analizei viziunii si obiectivelor din Scrisoarea de așteptări privind performanțele așteptate de la organele de administrare și conducere ale societății TRANSURB S.A. Galați, aprobată prin HCL 644/ 27.11.2017 si in scopul ducerii la indeplinire a obiectivelor stabilite de catre Consiliul de Administratie, in cadrul componentei de administrare a planului de administrare.

5.2 Obiective de operationalizat in concordanta cu strategiile de conducere

În vederea îndeplinirii indicatorilor de performanță, directorii numiți și-au stabilit strategii de conducere pe toate direcțiile pe care societatea trebuie să se dezvolte, pentru aplicarea cărora au fost fixate anumite obiective de management.

➤ **Strategii de consolidare instituțională (management)**

Societatea TRANSURB SA manifestă o preocupare continuă pentru obținerea satisfacției clienților săi, prin ținerea sub control a activităților și a proceselor din cadrul organizației, cu scopul creșterii eficienței și eficacității cu care se răspunde cerințelor clienților și a celorlalte părți interesate relevante.

În prezent, Operatorul Transurb SA deține perechea de certificate SRAC și IQNet nr. 4880 (data certificării inițiale: 29.01.2007) pentru că are implementat și menține un sistem de management al calității conform condițiilor din standardul SR EN ISO 9001:2015

Obiectiv de management:

- creșterea eficienței prin reducerea pierderilor;
- anticiparea cerințelor clienților
- îmbunătățirea calității serviciilor;
- sporirea numărului utilizatorilor;
- creșterea eficienței interne printr-o mai bună organizare a muncii;

➤ **Strategii de control intern/ managerial;**

Sistemele de control intern managerial al societății Transurb S.A. Galați operează cu o diversitate de procedee, mijloace, acțiuni, decizii, care privesc toate aspectele legate de activitățile entității, fiind stabilite și implementate de conducere pentru a-i permite deținerea unui bun control asupra funcționării entității în ansamblul ei, precum și a fiecărei activități/ operațiuni în parte.

Obiectiv de management:

Pentru a implementa această strategie, directorii numiți își propun ca și obiectiv îmbunătățirea indicatorilor de performanță și, implicit, creșterea calității și a performanței serviciilor de transport public local, prin implementarea și dezvoltarea Sistemului de Control Intern Managerial, prin integrarea sistemelor de management al calității și control intern managerial și prin implicarea întregului personal.

➤ **Strategii comerciale și de marketing:**

Se are în vedere urmărirea unei strategii de creștere a masei populației care să utilizeze

mijloacele de transport in comun, in detrimentul masinilor personale si, de asemenea, sa fie atrasi mai multi clienti care sa apeleze la serviciile conexe oferite de Transurb (servicii de publicitate, scoala de soferi, ITP, curse ocazionale etc) si reducerea numarului reclamatiiilor calatorilor

Obiectiv de management

Infiintarea si dezvoltarea unui serviciu de marketing pentru transportul public de persoane (introducerea unui sistem de tarificare a calatoriilor diferentiat, in functie de numarul de statii, oferte de abonamente diferentiate pe categorii de persoane fizice sau juridice, consolidarea loialitatii clientilor, etc.), crescand astfel gradul de satisfactie al calatorilor.

➤ Strategii de resurse umane:

Se urmareste implementarea unui sistem de management al resurselor umane, bazat pe rezultatele obtinute de catre salariati si pe performanta <->recompensa

Obiectiv de management

Ca si obiectiv pentru implementarea acestei strategii, directorul general va urmari reprojectarea organizationala a proceselor, sistemelor si activitatilor din cadrul societatii, atributiilor si responsabilitatilor personalului angajat, ca urmare a modernizarilor si retechnologizarilor ce se vor efectua in Transurb, asumate si prin Strategia privind transportul public local de calatori in Municipiul Galati, aprobata prin Hotararea de Consiliu Local Galati nr. 373/23.10.2014. Acest lucru se va face concomitant cu elaborarea, pana la finele anului 2018, a unui normativ nou de personal si a normelor tehnice de timp pentru operarea, exploatarea si mentenanta mijloacelor de transport aferente societatii la standardele de calitate si siguranta impuse de Directivele Uniunii Europene, ;

➤ Strategii privind sistemele informatice;

Reprojectarea sistemului informatic, astfel incat sa fie asigurata transparenta si intercorelarea intre toate datele din cadrul societatii

Obiectiv de management

Investitia intr-un soft nou, integrat, respectiv trecerea de la baza de date Oracle de tip relational la o baza de date postrelationala de tip Inter Systems Cache.

➤ Strategii de dezvoltare prin investitii;

Efectuarea de investitii in parcul auto si in infrastructura, in conformitate cu Strategia de

transport în Municipiul Galați pentru perioada 2014-2020, și în conformitate cu Hotărârile de Consiliu Local.

Obiectiv de management

Intocmirea tuturor demersurilor necesare pentru ca investițiile din Bugetul Local să fie realizate, dar și efectuarea de alte investiții din surse proprii, în conformitate cu planul de investiții aprobat, în conformitate cu Cap 11.INVESTITII, din Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune în Municipiul Galați.

Astfel, obiectivul este ca infrastructura să fie îmbunătățită, rețeaua de troleibuze extinsă, iar parcul auto înnoit cu minim 18 tramvaie noi și 70 de autobuze noi.

➤ Strategii operationale si de intretinere;

Operatorul își propune asigurarea stabilității financiare, prin optimizarea și controlul costurilor operationale de exploatare și de intretinere.

Obiectiv de management

Pentru implementarea acestei strategii, vor fi luate măsuri în ceea ce privește pregătirea personalului și a implementării sistemului informatic integrat care să asigure o trasabilitate a proceselor tehnologice. În acest sens va fi concepută o bază de date în care vor fi prinse toate lucrările de reparații (programate sau ocazionale), astfel putându-se efectua un control asupra nivelului forței de muncă utilizate, materialelor și pieselor necesare, lucru care atrage după sine o mai bună aprovizionare, o reasezare a personalului operativ și o preintampinare a evenimentelor următoare, pe baza istoricului.

➤ Strategii de management economico financiar si de audit

Operatorul vizează continuarea implementării strategiei de management financiar, în scopul asigurării stabilității financiare la nivelul societății, prin planificarea financiară, alocarea corespunzătoare a tuturor resurselor și controlul financiar.

Obiectiv de management

Obiectivul principal al managementului financiar este recunoșterea unui pret pe kilometrul parcurs, cât mai aproape de realitatea economică, aliniat la costurile efectuate de către Operator pentru a putea duce la îndeplinire planul de transport aprobat de către Autoritatea Contractantă. De asemenea se urmărește creșterea veniturilor proprii și scăderea veniturilor din Compensatie,

acest lucru creand premisele unor investitii mai mari.

6. Prioritati

În vederea transpunerii în practică a componentei de management, a obiectivelor propuse prin acesta, se vor urmări lunar, cu prioritate, unele măsuri care permit directorilor să atingă indicatorii și obiectivele de performanță stabilite prin planul de administrare.

Prioritățile propuse de administratorii executivi, în vederea urmării îndeplinirii obiectivelor și a indicatorilor de performanță:

- Atragerea unui număr cât mai mare de călători către serviciile prestate de societate;
- Îmbunătățirea managementului calității serviciilor de transport oferit populației;
- Stabilirea unor tarife realiste, suportate de către călători, care să asigure acoperirea costurilor și realizarea unui profit rezonabil;
- Realizarea la timp și de calitate a întreținerii și reparațiilor planificate astfel încât să se mențină o stare tehnică și estetică corespunzătoare a vehiculelor;
- Identificarea și acordarea surselor de finanțare a investițiilor.
- Asigurarea unei transparențe maxime a afacerii prin aplicarea principiilor de guvernare corporativă;
- Menținerea unui nivel ridicat de operabilitate a infrastructurii de transport public de calatori;
- Îndeplinirea optimă a programelor investiționale asumate și destinate modernizării, dezvoltării, reabilitării și mentenanței sistemului de transport;
- Alinierea la cerințele reglementărilor europene privind obligațiile ce revin operatorilor de transport public de calatori;
- Creșterea gradului de accesare a fondurilor europene pentru cofinanțarea proiectelor majore;
- Optimizarea tuturor proceselor operaționale și de management;
- Reducerea consumurilor tehnologice;
- Creșterea eficienței energetice;
- Aplicarea eficientă a Sistemului de Management Integrat Calitate Mediu;
- Asigurarea resurselor umane calificate care să înlocuiască personalul ce urmează să se pensioneze .

7. Concluzii

Componenta de management a Planului de administrare a fost fundamentata pe baza reglementărilor legale în vigoare, la această data, precum și ținând cont de condițiile economice, fiscale și sociale cunoscute în acest moment, precum și de evoluția previzibilă a acestora în viitor.

În situația apariției unor modificări semnificative care nu au putut fi prevăzute la data întocmirii planului, precum și modificări ale cadrului legislativ, ale condițiilor economice, sociale și fiscale, directorii numiți vor putea propune modificări ale obiectivelor și indicatorilor de performanță și, implicit, a prezentului Plan de Administrare, modificări care vor fi supuse aprobării Consiliului de Administrație și, ulterior, Adunării Generale a Acționarilor, respectiv Consiliul Local Galați.

Director General

Director economic

Președinte de ședință,

**INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ PENTRU CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL SOCIETĂȚII "TRANSURB" S.A.
GALAȚI**

Denumire indicator cf HG 722/2016	Formulă de calcul	U.M.	Nivel indicator						Țintă indicator planificat pe întreaga perioadă de mandat	Coeficient ponderare %
			Realizat		Planificat					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Categorie indicator financiar de performanță cf. HG. 722/2016 - COSTURI										
Procentul costurilor cu forța de muncă	Costuri salariale / Costuri totale ale societății x 100	%	56,90	60,76	59,02	56,89	56,89	56,89	Mentținerea nivelului în procent maxim de 60%	5
Categorie indicator financiar de performanță cf. HG. 722/2016 – DATORII										
Nivelul datoriei (restante)	Valoarea datoriilor restante pe care întreprinderea publică le are în prezent	Mii lei	22.510	30.788	20.000	19.000	19.000	19.000	Reducere cu 40% față de nivelul realizat la sfârșitul exercițiului financiar 2018	5
Lichiditatea generală	Active curente / Pasive curente	%	1,55	1,36	1,34	1,17	1,00	1,03	≥ 1,50	5
Categorie indicator financiar de performanță cf. HG. 722/2016 – ALȚII CONFORM CERINȚELOR LEGALE										
Reducerea pierderilor	Venituri totale – Cheltuieli totale fără penalități / Cheltuieli totale fără penalități x 100	%	-6,07	-17,20	1,69	1,26	1,69	1,30	≥ 2	5
Categorie indicator nefinanciar de performanță cf. HG. 722/2016 – OPERAȚIONAL										
Productivitatea activelor (conformitatea activelor, capacitatea de utilizare)	Total venituri / Total active	%	1,13	1,65	2,09	1,23	1,36	1,54	≥ 2	15
Gestiunea eficientă a întreprinderii publice - Monitorizarea execuției bugetare, încadrarea indicatorilor bugetari în limitele BVC aprobat		DA/NU	NU	NU	DA	DA	DA	DA	DA	5
Categorie indicator nefinanciar de performanță cf. HG. 722/2016 – GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ										
Stabilirea și respectarea politicilor de transparență și comunicare	Total puncte acumulate Se răspunde prin DA sau NU unui set de 25 de întrebări precizate mai jos referitoare la atribute de guvernare corporativă. Dacă răspunsul este DA, valoarea atributului este 1 punct. Dacă răspunsul este NU, valoarea atributului este 0 puncte.	Pct.	-	-	22	22	22	25	23	60

Monitorizarea performanței	DA	NU
1. CA transmite în format corect și la timp, către autoritatea publică tutelară, datele privind realizarea indicatorilor de performanță?		
2. CA evaluează activitatea comitetelor din cadrul său?		
3. CA revizuieste și propune amendamente la actul constitutiv și statutul întreprinderii publice pentru a-l aduce în conformitate cu noutățile legislative din domeniul guvernantei corporative?		
4. CA a aprobat indicatorii de performanță și monitorizează periodic performanța directorului general?		
5. Consiliul primește avertizări timpurii cu privire la problemele care ar putea afecta în mod negativ rezultatele, țintele sau performanța financiară a întreprinderii publice?		
6. Consiliul primește în mod regulat rapoarte solide derulate de conducerea întreprinderii publice cu privire la managementul riscului și asupra sistemului de control intern, care oferă asigurare asupra eficacității operaționale a acestuia?		
7. Auditorul intern este recrutat și demis doar cu avizul/ aprobarea CA, iar planul anual de audit intern este aprobat de consiliu?		
8. CA efectuează anual o autoevaluare / evaluare internă a funcționării sale, pentru a-și identifica punctele forte și slăbiciunile, precum și potențialul pentru dezvoltare colectivă?		
Etică și integritate	DA	NU
9. CA demonstrează angajament față de principiul integrității, în numirea și evaluarea directorului, în activitatea obișnuită a CA și în autoevaluare?		
10. CA are o politică privind conflictul de interese, monitorizează permanent și dezvăluie eventualele conflicte de interese la nivelul CA și la nivelul întreprinderii publice?		
11. Situațiile de incompatibilitate, conflict de interese, suspiciune de fraudă sau corupție sunt denunțate conform fluxurilor ierarhice APT – CA – Director General?		
12. CA a creat canale de comunicare cu personalul întreprinderii publice în materie de aspecte de etică și integritate?		
13. CA se asigură de diseminarea intensă, internă și externă, a Codului de etică al întreprinderii publice?		
Planul de administrare	DA	NU
14. Planul de administrare cuprinde o prezentare succintă a întreprinderii publice, a obiectului de activitate al acesteia și a patrimoniului administrat?		
15. Planul de administrare definește misiunea întreprinderii publice?		
16. Planul de administrare cuprinde o analiză-diagnostic a situației actuale a întreprinderii publice dpdv organizatoric, tehnic, financiar, comercial, al guvernantei corporative, șamd?		
17. Planul de administrare prezintă acțiunile de guvernanță corporativă pe care CA dorește să le implementeze?		
18. Planul de administrare este un document public, pe site-ul întreprinderii publice?		
Transparență	DA	NU
19. Pe site-ul întreprinderii publice sunt publicate hotărârile adunărilor generale ale acționarilor?		
20. Pe site-ul întreprinderii publice sunt prezentate, în ordine cronologică, toate rapoartele CA (semestriale și anuale)?		
21. Prin grija CA, pe site-ul întreprinderii publice este publicat un raport anual cu privire la remunerațiile și alte avantaje acordate administratorilor și directorilor, în cursul anului financiar?		
22. Pe site-ul întreprinderii publice este publicat raportul de audit anual?		
23. Pe site-ul întreprinderii publice sunt publicate situațiile financiare anuale și raportările contabile semestriale?		
24. Pe site-ul întreprinderii publice sunt publicate informații privind politica întreprinderii publice de control intern și gestionare a riscurilor, inclusiv declarația CA că s-a asigurat, anual, de buna funcționare a acestor sisteme?		
25. Pe site-ul întreprinderii publice sunt publicate informații privind componența comitetelor din cadrul CA, regulile de funcționare a acestora, precum și o evaluare a activității lor?		

Președinte de ședință,

ACT ADIȚIONAL NR. _____/_____
LA CONTRACTUL DE MANDAT NR. _____

Încheiat astăzi....., între:

Adunarea Generală a Acționarilor, prin reprezentanți
_____ ,

și

Domnul/doamna _____, membru în Consiliul de Administrație
al Societății _____, domiciliat în
_____, str. _____ nr. _____, județul
_____, identificat cu B.I./C.I., seria _____ nr. _____, eliberat de
_____ la data de _____

În temeiul prevederilor:

- O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.111/2016, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- Hotărârile Consiliului local al municipiului Galați nr._____/_____,
urmare acordului de voință intervenit între părțile semnatare s-a convenit încheierea prezentului Act adițional la Contractul de mandat nr._____, care se completează astfel:

Art. 8 din Cap.VI. Drepturile administratorului se modifică după cum urmează:

Art. 8 Nu se acordă componenta variabilă pentru mandatul 2018-2022 al Consiliului de administrație al Societății TRANSURB S.A. Galați.

După Capitolul VIII. Răspunderea părților se introduce Capitolul VIII.¹ care va avea următorul cuprins:

VIII.¹– Modalitatea de evaluare a administratorilor

Art.16¹ – Se vor realiza următoarele evaluări:

a) autoevaluarea internă a consiliului, comitetelor sale și a fiecărui membru al consiliului. Scopul acestei evaluări este de a permite consiliului să identifice punctele forte și potențialul pentru dezvoltare colectivă și individuală, în vederea îndeplinirii funcțiilor consiliului, cât și a condițiilor ajutătoare, dar și a proceselor și competențelor necesare pentru aceste funcții;

b) îndeplinirea atribuțiilor consiliului prin intermediul unei evaluări a performanțelor colective ale consiliului ca întreg față de matricea profilului consiliului efectuată de autoritatea publică tutelară. Rezultatele acestei evaluări oferă

informații despre partea de compensație variabilă a contractului de mandat, indicatorii cheie de performanță folosiți, cât și despre activitățile de dezvoltare ce vor informa viitoarele compoziții ale consiliului și criteriile folosite în acest scop.

MANDANT,
AGA, prin reprezentanți

MANDATAR,

Președinte de ședință,