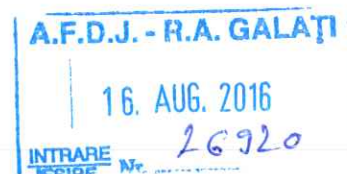


**ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A DUNĂRII
DE JOS – R.A. GALAȚI**



**RAPORTUL
ADMINISTRATORILOR
privind activitatea A.F.D.J. R.A. GALAȚI
în perioada septembrie 2012 – iunie 2016**

-2016-

**ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A DUNĂRII DE JOS R.A. GALAȚI
CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE**

Nr.

R A P O R T
privind activitatea coordonată de
Consiliul de Administrație al RA A.F.D.J. Galați
în perioada septembrie 2012 – iunie 2016

1. Date generale

Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor și conform Hotărârii Guvernului nr. 492/2003, *îndeplinește funcția de autoritate de căi navigabile* pe sectorul românesc al Dunării de la intrarea în țară (Km 1075) până la ieșirea în Marea Neagră (pe brațul Sulina, în rada Sulina, pe brațele navigabile ale Dunării: Borcea, Bala, Măcin, Vâlcium, Caleia, pe brațul Chilia cu brațele secundare, pe brațul Sf. Gheorghe și pe brațele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche).

Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați este înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Galați, sub J17/10031/1991, C.U.I. 1644670 și atribut fiscal RO și are sediul în Galați, str. Portului, nr. 32.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 492/2003 și Convenției despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați are ca obiect de activitate asigurarea adâncimilor minime de navigație prin dragaje de întreținere, asigurarea semnalizării costiere și plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de construcții și reparații construcții hidrotehnice pentru asigurarea condițiilor de navigație, asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina și Brăila și în porturile situate pe acest sector, punerea la dispoziție tuturor utilizatorilor a infrastructurii de transport naval, precum și ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului român din convențiile și acordurile internaționale la care România este parte și care i-au fost încredințate prin delegare de competență de către Ministerul Transporturilor, în conformitate cu legislația în vigoare.

La 30.06.2016, Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați, are un patrimoniu propriu în valoare de 5.294.655,45 lei și un patrimoniu public în valoare de 1.300.381.950 lei.

1.1 Contextul macroeconomic general

Principalele programe și strategii ale Regiei Autonome Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați, sunt stabilite în acord cu nevoile de dezvoltare la nivel național stabilite prin Master Planul General de Transport al României, obiectivele de dezvoltare ale Uniunii Europene prin Master Planul pentru reabilitarea și întreținerea șenalului navigabil, elaborat în cadrul Strategiei Europene a Dunării (EUSDR) și aprobat de reprezentanții ministerelor de Transport, precum și cu obiectivele de dezvoltare economică ale regiunilor, și privesc dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport, care reprezintă o prioritate la nivel național și european, pentru asigurarea condițiilor de navigație pe Dunăre, ca și cale navigabilă internațională de transport.

Componentele rețelei de transport sunt:

- infrastructura de transport;
- rețeaua de management a traficului;
- rețeaua sistemului de poziționare și navigație.

1.2 Obiectul principal de activitate

R.A. A.F.D.J. Galați este persoană juridică română și funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor în conformitate cu prevederile legale în vigoare și cu convențiile și acordurile internaționale la care România este parte.

Activitatea principală desfășurată „asigurarea adâncimilor minime de navigație prin dragaje de întreținere, asigurarea semnalizării costiere și plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de întreținere și reparații construcții hidrotehnice pentru asigurarea condițiilor de navigație, asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada Sulina și Brăila și în porturile situate pe acest sector, punerea la dispoziție tuturor utilizatorilor a infrastructurii de transport naval, precum și ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului român din convențiile și acordurile internaționale la care România este parte”, având codul CAEN 5222 - Activități de servicii anexe transporturilor pe apă.

R.A. A.F.D.J. Galați îndeplinește funcția de autoritate de căi navigabile pe sectorul românesc al Dunării de la intrarea în țară la km. 1075 până la ieșirea în Marea Neagră, pe brațul Sulina, în rada Sulina, pe brațele navigabile ale Dunării, Borcea, Bala, Măcin, Vâlcu, Caleia, pe brațul Chilia cu brațele secundare, pe brațul Sfântul Gheorghe cu canalele de rectificare și pe brațele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche.

Pentru realizarea obiectului de activitate navele AFDJ Galați au acces liber și fără restricții pe toate căile navigabile, inclusiv pe cele care constituie frontiera de stat a României, precum și pe toate canalele din Delta Dunării care asigură accesul la brațele Chilia, Sulina și Sfântul Gheorghe.

Printre atribuțiile care conduc la realizarea obiectului de activitate se numără:

- a) asigurarea adâncimilor de navigație prin dragaj de întreținere;
- b) executarea măsurătorilor topohidrografice pentru cunoașterea și urmărirea situației morfologice și a depunerilor aluvionare, în special în punctele critice de pe Dunăre, a

măsurătorilor privind debitele de apă și de aluviuni și a măsurătorilor privind viteza curentului;

c) întocmirea sau, după caz, avizarea documentațiilor privind realizarea lucrărilor de întreținere și reparații la lucrările hidrotehnice speciale și de protecție a malurilor pentru asigurarea și îmbunătățirea condițiilor de navigație;

d) executarea de măsurători topohidrografice, dragaje și scoateri de obstacole din bazinele portuare și în danele de operare, la cererea administrațiilor portuare, pe bază de contract;

e) efectuarea și întreținerea semnalizării costiere și plutitoare;

f) dirijarea navigației în sectoarele dificile prin stații semaforice și de supraveghere;

g) elaborarea de reguli speciale de navigație și supunerea lor spre aprobare autorităților competente;

h) culegerea și prelucrarea datelor hidrometeorologice, elaborarea prognozelor privind variațiile de nivel al apelor Dunării în sectorul românesc;

i) editarea și difuzarea buletinului hidrometeorologic pentru Dunăre;

j) întocmirea și difuzarea de avize pentru navigatori;

k) avizarea lucrărilor care se efectuează în zonele de căi navigabile, precum și a lucrărilor de traversare și subtraversare a Dunării;

l) transmiterea informațiilor necesare Comisiei Dunării privind întocmirea Planului marilor lucrări, etc.

1.3 Organizarea Regiei

În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 492/2003, Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați este organizată în scopul asigurării condițiilor de navigație pe căile navigabile interioare, îndeplinind funcția de autoritate de cale navigabilă, obiectiv major pe termen lung, care se realizează permanent împreună cu resursele alocate (umane, materiale, financiare etc).

Organizarea Regiei asigură un lanț decizional, un flux informațional și o coordonare eficientă a tuturor sectoarelor de activitate, a activităților specifice, creându-se premisele unei rentabilizări crescute a procesului de muncă.

Conducerea A.F.D.J. – R.A. Galați este asigurată de Consiliul de Administrație și de directorul general.

Consiliul de administrație este format din 7 membri numiți de Ministerul Transporturilor (ca autoritate tutelară) și Ministerul Finanțelor Publice (în cazul reprezentantului acestei instituții), în conformitate cu legislația în vigoare.

Structura organizatorică a Regiei se aprobă de Consiliul de Administrație al A.F.D.J. – R.A. Galați, la propunerea directorului general și trebuie să corespundă scopului și misiunii regiei, servind la realizarea obiectivelor în condiții de eficiență, eficacitate și economicitate.

În scopul realizării obiectului său de activitate, la nivelul A.F.D.J.-R.A. Galați, conform structurii organizatorice aprobate, sunt constituite subunități, departamente, servicii, birouri și compartimente, în funcție de necesitatea și de volumul activității, atribuțiile acestora fiind stabilite prin Regulament Propriu de Organizare și Funcționare, aprobat de către Consiliul de Administrație.

Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați are organizate subunități în principalele porturi dunărene, subunități care își desfășoară activitatea conform regulamentelor de organizare și funcționare proprii, fiind identificate fiscal (denumire, cod de identificare fiscală și județul în care se află), astfel:

➤ Agenția Căi Navigabile Drobeta Turnu Severin, cod 13978810 – județul Mehedinți, cu zona de activitate cuprinsă între km 845,5 și km 1075, inclusiv brațul Gogoșu.

➤ Secția Căi Navigabile Giurgiu, cod 13972540 – județul Giurgiu, cu zona de activitate cuprinsă între km 375 și km 845,5;

➤ Agenția Căi Navigabile Călărași, cod 13975040 – județul Călărași, cu zona de activitate cuprinsă între km 300 și km 375, inclusiv brațele Bala – Borcea;

➤ Agenția Căi Navigabile Brăila, cod 14000086 – județul Brăila, cu zona de activitate cuprinsă între km 175 și km 300, inclusiv brațul Măcin, Vâlcu și Caleia;

➤ Secția Căi Navigabile Sulina, cod 14134886- județul Tulcea, cu zona de activitate cuprinsă între Hm 100 și Mm 47, inclusiv brațul Chilia.

În zona cuprinsă între Mm 47 și Km 175 și pe brațul Sf. Gheorghe, asigurarea și menținerea condițiilor de navigație este realizată de navele și personalul aparținând aparatului central al A.F.D.J. Galați.

Principiul de bază care a determinat abordarea strategiilor organizatorice în această perioadă de referință 2012 – 2016, a fost principiul flexibilității în planificarea resurselor umane existente și viitoare, dar și predictibilitate în realizarea obiectivelor propuse într-un cadru organizatoric corespunzător.

Politica de personal adoptată are în vedere asigurarea necesarului de personal funcție de volumul activității Regiei, iar structura personalului încadrat reflectă preocuparea AFDJ RA Galați de a răspunde cerințelor de asigurare și de realizare a obiectivelor propuse.

Ca măsură de creștere a eficienței economice a activității AFDJ RA Galați, în perioada supusă analizei 2012-2016, au fost continuate demersurile demarate în anul 2010 de implementare a programului de reorganizare-restructurare având ca și consecință reducerea numărului de personal prin concediere colectivă, a unui număr de până la 30% din numărul total de salariați.

Astfel, în urma acestui program de reorganizare-restructurare, au fost desființate în anul 2010 un număr de 143 de posturi iar numărul de personal existent la sfârșitul anului a fost diminuat de la 911 salariați la 768 salariați în anul 2010, respectiv la 757 salariați la finele anului 2011.

În anul 2012, având în vedere constrângerile bugetare, a fost continuată implementarea programului de reorganizare – restructurare, numărul de personal la finele anului 2012 ajungând la 662 de salariați.

Pentru atenuarea consecințelor concedierii, în conformitate cu dispozițiile art. 77 alin.(1) – (3) C.C.M. la nivel de regie, AFDJ R.A. Galați a acordat salariaților concediați colectiv, compensații bănești individuale, diferențiat, în funcție de vechimea în muncă, în cuantum cuprins între 12 și 24 de câștiguri medii la nivel de regie. Ultimele tranșe de compensații bănești au fost acordate în anul 2013.

2. Consiliul de Administrație al R.A. AFDJ Galați

În conformitate cu dispozițiile art.12 anexa 1 a HGR 492 din 2003, *privind organizarea și funcționarea Regiei Autonome A.F.D.J. Galați, cu modificările ulterioare*, Consiliul de Administrație, este compus din 7 membri, dintre care un reprezentant desemnat de Ministerul Finanțelor Publice și un reprezentant al Ministerului Transporturilor (ca autoritate tutelară).

Urmare a procedurilor de selecție organizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu dispozițiile art.5 alin.(4) din OUG 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, Consiliul de Administrație al A.F.D.J. RA GALAȚI a fost numit prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1401 din 10.09.2012 și respectiv nr. 2197 din 06.12.2012, fiind compus din următorii membri:

- dl.Profir IONIȚĂ - Contract mandat nr. 19/10.09.2012,
- dl.Bogdan MANEA - Contract mandat nr. 20/10.09.2012,
- dl.Dănuț Gabriel OFIȚERU - Contract mandat nr. 21/10.09.2012,
- dl.Stelian COJOCARU - Contract mandat nr. 22/10.09.2012,
- dl.Mircea-Răzvan CRISTEA - Contract mandat nr. 23/10.09.2012,
- dl.Claudiu STRATULAT - Contract mandat nr. 24/10.09.2012
- dl.Julien Dorin ZAMFIR - Contract mandat nr.28/06.12.2012.

Activitatea Consiliului de Administrație s-a desfășurat în conformitate cu prevederile:

- HGR nr. 492/2003 privind organizarea și funcționarea Regiei Autonome "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați, cu modificările ulterioare;
- OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentului de Organizare și Funcționare al Consiliului de Administrație al Administrației Fluviale a Dunării de Jos R.A. Galați.

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare și ale Regulamentului de Organizare și Funcționare, în cadrul Consiliului de Administrație al AFDJ RA Galați sunt constituite două comitete, astfel:

- **Comitetul de audit**, format din 3 (trei) administratori neexecutivi, respectiv:
 - dl. Julien Dorin ZAMFIR,
 - dl. Dănuț Gabriel OFIȚERU,
 - dl. Stelian COJOCARU.

Comitetul de audit are, în principal, ca atribuții monitorizarea procesului de raportare financiară, monitorizarea auditului statutar al situațiilor financiare anuale, verificarea și monitorizarea independenței auditorului statutar, precum și monitorizarea eficacității sistemelor de control intern, de audit intern, după caz, și de management al riscurilor în cadrul Regiei

- **Comitetul tehnic**, format din 3 (trei) administratori neexecutivi, respectiv:
 - dl. Profir IONIȚĂ,
 - dl. Claudiu STRATULAT,
 - dl. Mircea Răzvan CRISTEA

Comitetul tehnic urmărește proiectele legate de îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre, introducerea navigației pe timp de noapte și modernizarea sistemelor de semnalizare, urmărește costurile ce țin de consumurile de combustibil și costurile generate de semnalizare, analiza pierderilor și stabilirea de măsuri de urmărire și control.

Calitatea de președinte al Consiliului de Administrație a fost atribuită dlui Bogdan MANEA, iar cea de vicepreședinte dlui Profir IONIȚĂ.

Consiliul de Administrație al AFDJ Galați are următoarele atribuții și competențe:

- a) aprobă strategia de dezvoltare a regiei autonome;
- b) aprobă direcțiile principale de activitate și de dezvoltare a regiei autonome;
- c) verifică funcționarea sistemului de control intern managerial, implementarea politicilor contabile și realizarea planificării financiare;
- d) numește și revocă directorul general al regiei și stabilește remunerația acestuia;
- e) numește și revocă directorii executivi, la propunerea directorului general, și stabilește drepturile salariale și alte drepturi de personal ale acestora;
- f) evaluează activitatea directorului general și verifică execuția contractului de mandat;
- g) elaborează raportul semestrial, prezentat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, privitor la activitatea regiei autonome, care include și informații referitoare la execuția contractului de mandat a directorului general;
- h) aprobă structura organizatorică și statul de funcții;
- i) aprobă înființarea sau desființarea subunităților;
- j) avizează raportul anual de activitate, întocmit de conducerea executivă, care este supus spre aprobare conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- k) aprobă rapoartele anuale ale compartimentelor de control din cadrul AFDJ Galați;
- l) aprobă în condițiile legii, bugetul de venituri și cheltuieli, îl supune aprobării Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și asigură execuția acestuia;
- m) aprobă situația financiară și contul de profit și pierdere;
- n) aprobă modalitățile de finanțare a dotării cu echipamente, inclusiv prin credite și/sau împrumuturi contractate de stat sau cu garanția statului, pe care le poate derula în condițiile legii;
- o) aprobă programele de investiții și listele de dotări în limita bugetului anual;
- p) aprobă programele anuale de lucrări pentru asigurarea condițiilor de navigație;
- q) aprobă constituirea de provizioane în condițiile legii;
- r) aprobă tarifele pentru activitățile și prestările de servicii, în conformitate cu legislația în vigoare;
- s) aprobă închirierea de clădiri, spații, terenuri și alte bunuri aflate în proprietatea regiei;
- ș) aprobă încheierea de contracte de închiriere și/sau de prestări servicii cu activele Regiei, cu agenți economici din afara Uniunii Europene.
- t) aprobă scoaterea din funcțiune și valorificarea, în condițiile legii, a bunurilor din patrimoniul AFDJ Galați;
- ț) aprobă trecerea pe costuri a sumelor rezultate din pierderile din activitatea de semnalizare, precum și a sumelor reprezentând creanțe care nu au putut fi recuperate pe cale judecătorească;
- u) aprobă proiectul de Contract colectiv de muncă la nivelul regiei autonome, care se va negocia cu organizația sindicală reprezentativă la nivel de unitate, sau reprezentanții salariaților, după caz, precum și eventualele proiecte de acte adiționale ;
- v) aprobă deplasările directorului general în străinătate, în exercitarea atribuțiilor ce îi revin potrivit competențelor stabilite prin contractul de mandat;

x) numește secretarul Consiliului de Administrație, la propunerea directorului general, și stabilește indemnizația acestuia;

y) exercită orice alte atribuții ce îi revin potrivit prevederilor legale, precum și cele care decurg din regulamentul propriu de organizare și funcționare.

În perioada de referință 2012 -2016, Consiliul de Administrație al Regiei a organizat și analizat următoarele:

- **În perioada 10.09.2012 – 31.12.2012**
 - a organizat 9 ședințe din care 5 ședințe ordinare și 4 extraordinare,
 - a analizat 104 de materiale și a adoptat 59 hotărâri de aprobare
- **În perioada 01.01.2013 – 31.12.2013**
 - a organizat 19 ședințe din care, 12 ședințe ordinare și 7 extraordinare,
 - a analizat 220 de materiale și a adoptat 91 hotărâri de aprobare
- **În perioada 01.01.2014 – 31.12.2014**
 - a organizat 29 ședințe din care, 12 ședințe ordinare și 17 extraordinare,
 - a analizat 251 de materiale și a adoptat 113 hotărâri de aprobare.
- **În perioada 01.01.2015 – 31.12.2015**
 - a organizat 24 ședințe din care, 12 ședințe ordinare și 12 extraordinare.
 - a analizat un număr de 325 de materiale și a adoptat 90 de hotărâri de aprobare
- **În perioada 01.01.2016 – 30.06.2016**
 - a organizat 14 ședințe din care, 6 ședințe ordinare și 8 extraordinare.
 - a analizat un număr de 141 de material și a adoptat 50 de hotărâri de aprobare

3. Analiza realizării criteriilor de performanță, a modului de respectare a prevederilor O.U.G. 109/2011 și a indicatorilor economico – financiari

În perioada 2012 – 2016 au fost respectate obligațiile asumate și de asemenea, îndeplinite obiectivele propuse prin contractele de mandat ale membrilor Consiliului de Administrație.

Începând cu data de 05.02.2013, între Ministerul Transporturilor și administratorii Regiei s-a încheiat actul adițional nr. 1 la contractele de mandat, prin care s-a convenit adăugarea unei noi anexe la contracte, denumită Anexa 2 – „Formula de calcul a gradului total de realizare a indicatorilor de performanță”.

În perioada de referință R.A. Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați s-a preocupat în mod activ de asigurarea și menținerea condițiilor de navigație corespunzătoare pe întregul șenalul Dunării (adâncimi de 25' (7.62 m) pe Dunărea maritimă, iar pe Dunărea fluvială, adâncimi de 25 dm pe tot timpul acestei perioade, concomitent cu urmărirea realizării planului la indicatorii principali de întreținere ai șenalului navigabil și încadrarea în indicatorii economico – financiari aprobați prin Bugetul de venituri și cheltuieli anual aprobat.

3.1 Indicatori economici

Indicatorul economic: Reducerea arrieratelor

RA AFDJ Galați și-a propus să nu înregistreze arierate în perioada de referință 2012 - 2016, obiectiv atins prin urmărirea asigurării fondurilor necesare efectuării plăților curente, prin transmiterea solicitărilor pentru deschiderile de credite bugetare în timp util și de asemenea, angajarea cheltuielilor în limita fondurilor disponibile. Astfel, în fiecare an din perioada analizată acest indicator a fost îndeplinit, Regia nu a înregistrat plăți restante către bugetul general consolidat sau către agenții economici cu capital de stat și privat, gradul de realizare rezultat fiind de 1,00.

Indicator de performanta	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P. iunie 2016	R. iunie 2016
- reducerea arrieratelor	mii lei	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Grad de realizare		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		

Indicatorul economic: Reducerea creanțelor

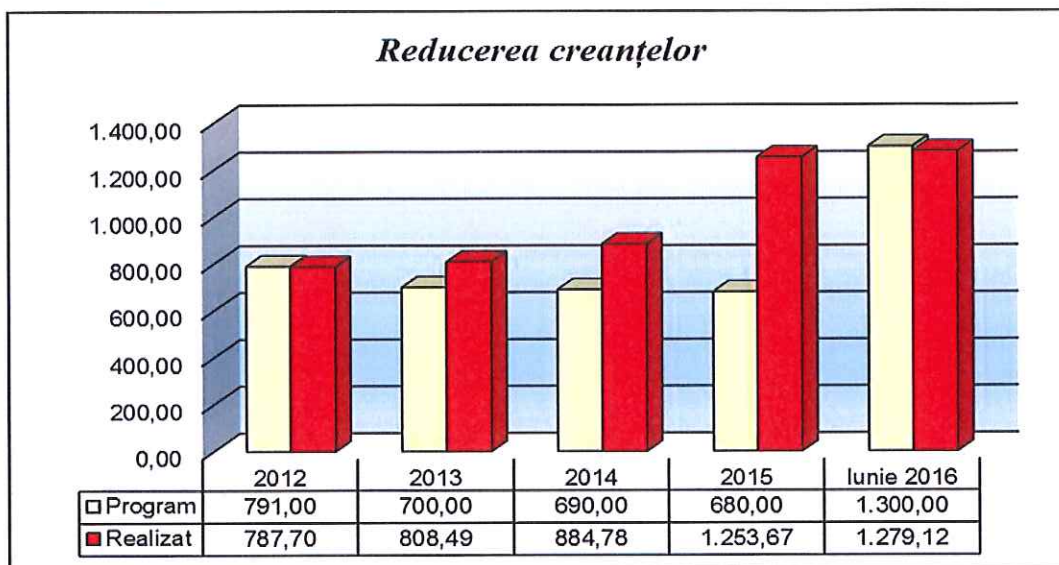
Pentru îndeplinirea acestui indicator economic, Regia a monitorizat permanent creanțele restante existente care sunt, în principal, creanțe care constituie obiect a diferitelor acțiuni aflate pe rolul instanțelor de judecată sau a executorilor judecătorești.

Prin eforturi concertate, s-a reușit ca în cursul anilor 2013-2014, activitatea de recuperare a creanțelor prin intermediul structurii juridice, să atingă un maxim istoric, procentul de soluții favorabile obținute de Regie depășind 90%.

Indicatorul „Reducerea creanțelor” înregistrează realizări mai mici de 1,00 în anii 2013, 2014 și 2015, deoarece momentul recuperării creanței este independent de decizia Regiei, ținând cont că soluționarea cauzelor și obținerea unui titlu executoriu care dă dreptul AFDJ Galați să recupereze creanțele urmărite, nu este sinonim cu încasarea creanței, datorită existenței posibilității ca imediat după obținerea titlului să se constate că debitorul se află în procedura insolvenței (care poate fi la rândul ei în diferite stadii de reorganizare sau faliment), iar termenele care se dispun pentru judecarea cauzelor nu sunt lăsate la aprecierea creditorilor, fiind dispuse de instanța de judecată, cu respectarea termenelor procedurale și în funcție de periodicitatea și numărul de dosare din ședințele de judecată.

Printre soluțiile favorabile Regiei se enumeră și titlurile executorii - sentințe civile definitive și/sau irevocabile (în funcție de Codul de Procedură Civilă aplicabil la data obținerii titlului), în baza cărora Regia va recupera în perioada următoare sume semnificative de la debitori persoane fizice sau juridice.

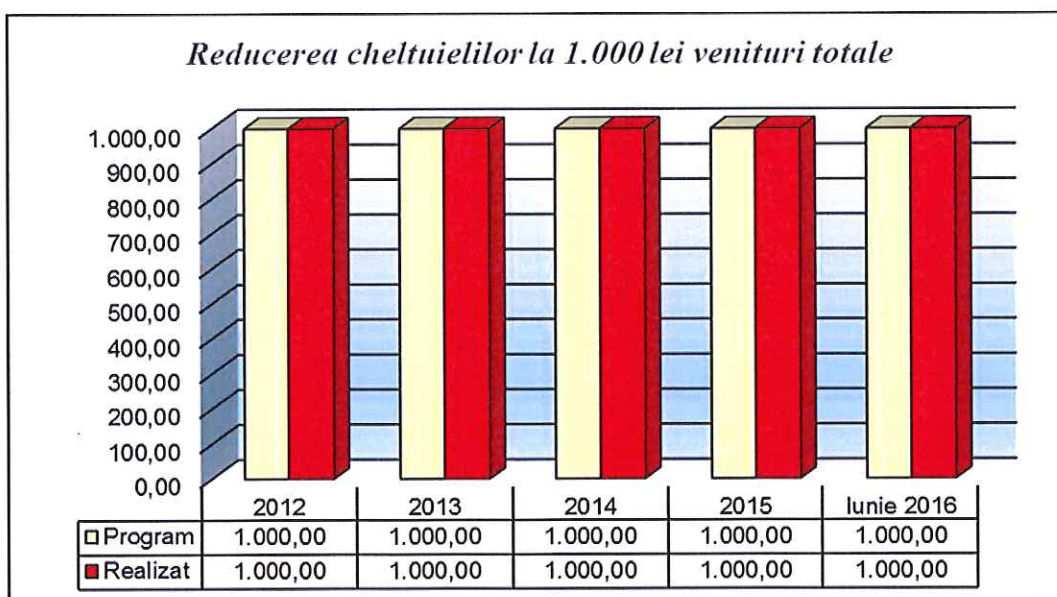
Indicator de performanta	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P. iunie 2016	R. iunie 2016
- reducerea creanțelor	mii lei	791,00	787,70	700,00	808,49	690,00	884,78	680,00	1.253,67	670,00	1.300,00	1.279,12
Grad de realizare		1,00		0,87		0,78		0,54		1,02		



Indicatorul economic: Reducerea cheltuielilor la 1.000 lei venituri totale

Având în vedere specificul Regiei, pe toată perioada cuprinsă între 2012 – 2016 a fost monitorizat gradul de îndeplinire a indicatorului „Reducerea cheltuielilor la 1.000 de lei venituri totale” prin angajarea cheltuielilor numai pe măsura realizării veniturilor, astfel încât, Regia nu a înregistrat pierdere, iar acest indicator are valoarea de 1.000, în fiecare an din perioada de referință, așa cum a fost prevăzut inițial în contractele de mandat.

Indicator de performanță	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P. iunie 2016	R. iunie 2016
- cheltuiala totata la 1000 lei venituri totale	lei	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Grad de realizare		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		



Indicatorul economic: Productivitatea muncii calculată în unități fizice/persoană

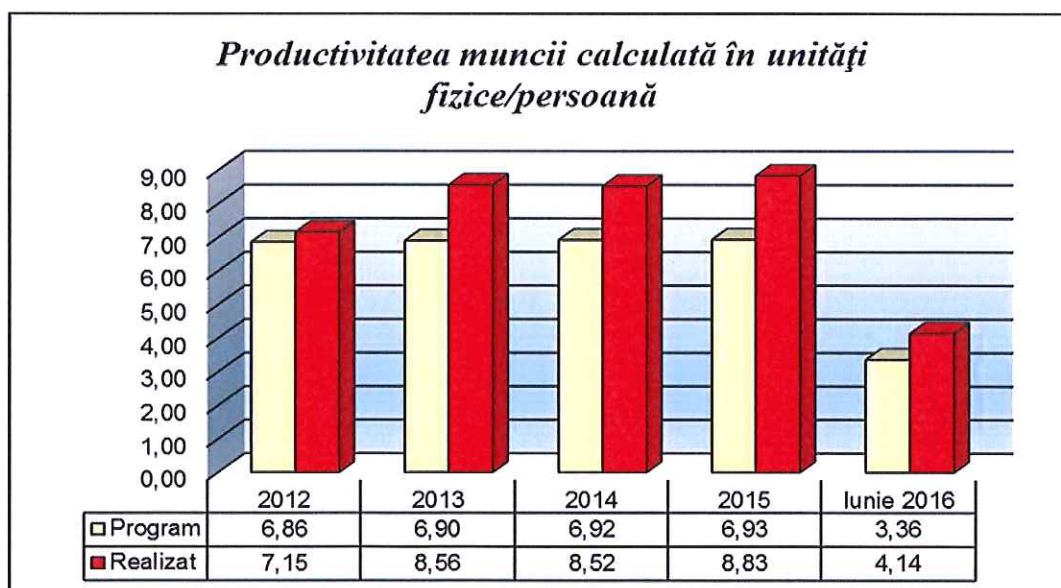
Productivitatea muncii asigură corelarea între îndeplinirea obiectivelor Regiei și îmbunătățirea rezultatelor, măsurată în funcție de realizarea indicatorului de performanță „măsurători topohidrografice” și forța de muncă utilizată pentru atingerea acestor rezultate.

Indicatorul fizic pe baza căruia se calculează productivitatea muncii în unități fizice este „măsurători topohidrografice”, prin această activitate obținându-se informațiile care stau la baza deciziilor privind obiectul principal de activitate al AFDJ - asigurarea și menținerea condițiilor de navigație pe Dunăre. Productivitatea muncii în unități fizice se calculează astfel:

$$\text{Productivitatea} = \text{nr. kmrh} / \text{nr. mediu de personal}$$

În perioada 2012-2016, indicatorul economic „Productivitatea muncii calculată în unități fizice/persoană” prezintă un trend crescător, iar modul de îndeplinire al acestuia este redat mai jos sub formă tabelară și grafică:

Indicator de performanță	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P Iunie 2016	R Iunie 2016
- productivitatea muncii calculată în unități fizice/persoană	nr. kmrh/ nr. mediu de personal	6,86	7,15	6,90	8,56	6,92	8,52	6,93	8,83	6,96	3,36	4,14
Grad de realizare		1,04		1,24		1,23		1,27		1,23		



3.2 Indicatori de întreținere șenal

Indicator de întreținere șenal – Măsurători topohidrografice

În perioada 2012-2016, activitatea de măsurători topohidrografice s-a executat într-un ritm susținut pe tot sectorul românesc al Dunării, de la Baziaș la Bara Sulina, toate informațiile culese din teren privind evoluția albiei Dunării au fost analizate și au stat la baza deciziilor luate ulterior privind desfășurarea activităților de semnalizare și dragaj de întreținere pentru asigurarea gabaritelor șenalului navigabil conform Recomandărilor Comisiei Dunării.

Măsurătorile topohidrografice s-au executat la punctele critice aflate pe tot sectorul românesc al Dunării, în funcție de necesități, respectiv în punctele critice de pe Dunărea Maritimă, de pe Dunărea Fluvială și în punctele critice de pe brațele secundare ale Dunării.

Menționăm că, pe sectorul fluvial al Dunării, măsurătorile topohidrografice au fost executate și la punctele critice unde s-au efectuat lucrări de dragaj cu terți pentru monitorizarea lucrărilor și pentru calculul volumului de material dragat, măsurători topohidrografice pentru zonele de deversare, pentru zonele de rondou și ancorare, măsurători topohidrografice pentru construcții hidrotehnice, măsurători debite, precum și măsurători topohidrografice pentru harta electronică.

Activitatea de măsurători derulată de AFDJ RA Galați s-a realizat cu navele Mamaia 2, Semnal 1, Semnal 2, Semnal 3, Semnal 4 și navele de măsurători hidrografice Donaris 1, Donaris 2 și Donaris 3 pentru efectuarea măsurătorilor de control bilunare a ridicărilor hidrografice, precum și a altor măsurători hidrografice funcție de necesități.

Măsurătorile topohidrografice s-au executat utilizând sistemul de poziționare GPS-DGPS, folosind coordonate WGS 84/UTM 35 și au fost prelucrate și editate la plotter cu programul specializat HYPACK, constituindu-se astfel și o bază de date necesară pentru analizarea și urmărirea în timp a evoluției albiei Dunării la punctele critice.

Navele folosite pentru activitatea de măsurători hidrografice (tip Donaris) sunt dotate cu aparatură de poziționare modernă și performantă, precum și sonde cu fascicul unibeam și multibeam care multiplică volumul de date culese la o trecere, precum și prin obținerea unei imagini „fotografice” a patului albiei. Aceste nave au realizat măsurători de înaltă precizie pe arii mari, la o singură trecere, cu posibilitatea prelucrării și transmiterii imediate a datelor prin satelit - GSM/GPRS la un PC/Laptop cu soft specializat și imprimantă color de editare a hărților de mare rezoluție a configurației albiei în timp real.

Totodată, menționăm că datele culese au fost folosite la actualizarea hărților digitale în format Inland ECDIS și S-57 care sunt suport pentru sistemul „RORIS” (ROmanian River Information System), gestionat în colaborare cu Autoritatea Navală Romană.

Pentru îmbunătățirea activității de măsurători, în perioada de referință 2012-2016, a fost întreprinse următoarele demersuri:

- în vederea facilitării obținerii de către navigatori a informațiilor fluviale, în cadrul proiectului ***IRIS Europe 3***, implementat în cadrul ***Programului TEN-T*** în perioada 2012 – 2014, a fost dezvoltată aplicația ***mobileRIS.ro*** pentru diferite platforme mobile (telefon mobil, tabletă, pentru sistem Android și iOS) care oferă informații hidrologice (cotele apelor Dunării și informații din punctele critice – schema de semnalizare actualizată și adâncimile minime din punctul critic), informații meteorologice (viteza și direcția vântului, temperatură, vizibilitate), avize către navigatori, harta online a traficului pe Dunăre, care permite vizualizarea navelor care au transponder AIS la bord cu informații referitoare la

dimensiunile navei, tipul AIS, codul MMSI, poziția actuală a navei, viteza de deplasare și istoricul voiajului (ultimele 5 zile). Această platformă permite navigatorilor accesarea informațiilor fluviale necesare într-un mod mai facil.

- în cadrul proiectului *NEWADA duo*, derulat în perioada 2012 – 2014 în cadrul *Programului de Cooperare Transnațională Europa de Sud-Est (SEE)* a fost dezvoltată împreună cu partenerii din 7 țări riverane Dunării, platforma FIS Portal, care poate fi accesată la adresa <http://www.danubeportal.com>, în scopul publicării informațiilor despre condițiile de navigație și alte informații utile navigatorilor pentru toate sectoarele de Dunăre din Germania până în România, necesare programării voiajelor. Platforma prezintă informații despre nivelul apei, condițiile de navigație din punctele critice, avize către navigatori, mesaje referitoare la gheață, informații despre poduri, ecluze, porturi, date de contact ale autorităților de cale navigabilă. De asemenea, în secțiunea download pot fi descărcate hărțile de navigație în format electronic - Inland ECDIS și analogic - pentru printat, atlasul danelor de acostare care prezintă pentru fiecare port informații referitoare la locațiile de acostare, facilitățile oferite, conexiuni, etc.

În urma semnării *Declarației privind întreținerea eficientă a infrastructurii căi navigabile pe Dunăre și afluenții săi navigabili, de la Luxemburg, din 07 iunie 2012*, au fost stabilite măsurile necesare pentru a se ajunge la nivelurile recomandate de servicii fluviale.

AFDJ Galați, ca partener în cadrul proiectului NEWADA duo a dezvoltat împreună cu Strategia Europeană a Dunării (EUSDR), *Master Planul pentru Reabilitarea și întreținerea șenalului pe Dunăre (FRMMP)*. Concluziile Master Planului pentru Reabilitarea și Întreținerea Șenalului au fost *aprobate de reprezentanții Ministerelor de Transport din regiunea Dunării, pe data de 3 decembrie 2014*.

- În scopul implementării obligațiilor asumate prin semnarea de către reprezentantul Ministerului de Transport din România a Master Planului pentru Reabilitarea și Întreținerea Șenalului, în ceea ce privește îmbunătățirea mijloacelor de recoltare, prelucrare și transmitere în timp util a informațiilor despre parametrii șenalului, mai ales din zona punctelor critice, Regia a implementat în perioada 2014 – 2015 în cadrul *Programului POS-T 2007 – 2013*, proiectul „*HyQ Danube - Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea și extinderea rețelei de stații hidrometrice, folosită în întreținerea condițiilor de navigație pe sectorul românesc de Dunăre*”. Deoarece navigația este extrem de influențată de parametrii hidrologici și meteorologici, este necesară recoltarea acestora frecvent, mai ales din zona punctelor critice. Lipsa informațiilor exacte disponibile în timp util din punctele critice cu privire la condițiile de navigație, împiedică utilizarea infrastructurii în perioadele de niveluri scăzute ale apei. Lipsa informațiilor în punctele critice are, de asemenea, un impact asupra întreținerii și operării infrastructurii de cale navigabilă. Informațiile adecvate cu privire la nivelul apei, au efect asupra calcului statistic al nivelurilor de referință - ENR (Etiaj Navigabil și de Regularizare), valori esențiale pentru proiectarea de lucrări hidrotehnice noi, care să asigure condiții de navigație îmbunătățite, în sectoarele critice. Informațiile recoltate din stațiile hidrometrice, au relevanță pentru protejarea construcțiilor hidrotehnice existente pe calea navigabilă și pentru activitățile hidrologice și hidrografice, necesare monitorizării condițiilor de navigație și a transportului de sedimente.

Rezultatul studiului de fezabilitate a evidențiat, în vederea întreținerii optime a condițiilor de navigație pe sectorul românesc de Dunăre, necesitatea existenței a 64 de stații hidrometrice.

- În scopul implementării obligațiilor asumate prin semnarea de către reprezentantul Ministerului de Transport din România a Master Planului pentru Reabilitarea

și întreținerea Șenalului și punerea în aplicare a soluțiilor identificate în cadrul studiului de fezabilitate, un număr de 10 stații hidrometrice de pe sectorul Corabia – Bechet și Cernavodă – Hârșova au fost incluse deja și vor fi instalate în cadrul proiectului *FAIRway Danube*, proiect aprobat la finanțare în cadrul *Programul CEF (Connecting Europe Facility)*, care va fi implementat în perioada 2015 – 2020. În cadrul proiectului, vor fi reabilitate un număr de 4 stații hidrometrice iar 6 stații hidrometrice vor fi instalate în locații noi.

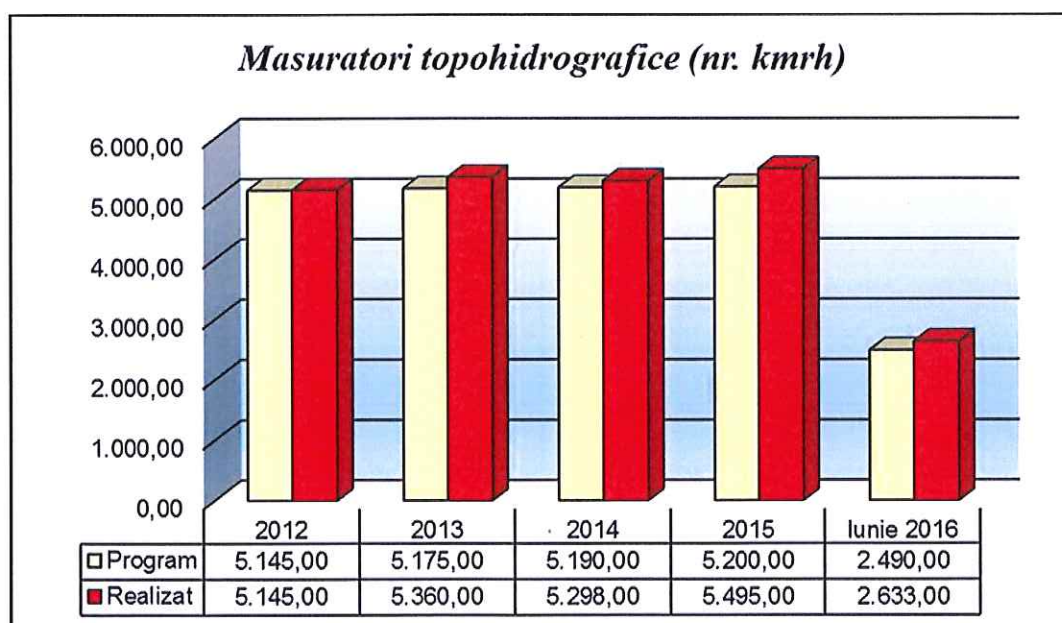
Pentru diferența de 54 de stații hidrometrice, ce trebuie instalate sau reabilitate, va fi transmisă propunerea de proiect în anul 2016 în cadrul *Programului Operațional Infrastructura Mare 2014-2020*.

De asemenea, în cadrul proiectului *FAIRway Danube*, va fi achiziționată o barcă, dotată cu echipamente de măsurători performante. În vederea diminuării timpului de reacție în cazul condițiilor de navigație deosebite (niveluri scăzute sau ridicate ale cotelor apelor Dunării) barca de măsurători va fi achiziționată cu peridoc, pentru a fi transportată pe uscat până în zona de intervenție.

- Pentru îmbunătățirea capacității tehnice a Regiei, a fost implementat în perioada 2014 – 2015 în cadrul *Programului POS-T 2007 – 2013*, proiectul „*Studiu de fezabilitate privind dotarea cu nave tehnice necesare asigurării condițiilor optime de navigație, pe sectorul românesc al Dunării*”, printre care se numără și două nave tehnice de măsurători echipate cu tehnologie GPS-DGPS, RTK, sondă multibeam și echipament de transmisie în timp real (internet), atât pentru ele, cât și pentru navele de semnalizare ale administrației, ce vor furniza date despre situația adâncimilor pe sectorul de Dunăre cuprins între km 300 - km 375, sectorul Calafat (km 795) – Baziaș (km 1075) precum și pentru brațele Măcin, Bala și Borcea.

Având în vedere cele sus-menționate, redăm tabelar realizările indicatorului de întreținere șenal - măsurători topohidrografice, efectuate în perioada 2012-2013, comparativ cu planificarea acestuia propusă prin Planul de Administrare:

Indicator întreținere șenal	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P sem.I	R sem.I
- măsurători topohidrografice	Nr. Kmrh	5.145	5.145	5.175	5.360	5.190	5.298	5.200	5.495	5.220	2.490	2.633
Grad de realizare		1,00		1,04		1,02		1,06			1,06	



Din analiza modului de îndeplinire, a indicatorului măsurători topohidrografice, în perioada 2012-2016, se observă că au fost înregistrate realizări mai mari decât cifrele programate, ceea ce confirmă că a fost îndeplinit obiectivul propus, și în plus, gradul anual de realizare mai mare ca 1,00 se caracterizează printr-un trend ascendent.

Indicator de întreținere șenal – Dragaj

În perioada 2012-2016, activitatea de dragaj s-a realizat pentru asigurarea și menținerea adâncimilor de navigație în conformitate cu Recomandările Comisiei Dunării și s-a desfășurat pe tot sectorul românesc al Dunării, caracterizându-se printr-un dragaj de întreținere realizat în punctele critice, a căror evoluție se află sub directă observare prin activitatea de măsurători topohidrografice.

Această activitate presupune, în general, respectarea dispozițiilor de lucru trasate în strânsă concordanță cu:

- cunoașterea riguroasă a variațiilor în timp ale debitului solid, datorat în principal mișcării aluvionare, care necesită măsurători de control și ridicări topohidrografice la punctele critice;

- evidența depozitelor de aluviuni situate în traversade, care condiționează adâncimile navigabile în timpul apelor scăzute și întregul proces de curgere la aceste nivele;

- crearea unei baze de date din care să rezulte în permanență, prin comparații succesive, evoluția punctelor critice, mai ales că cele mai multe bancuri din zonele cu probleme sunt stabile și în decursul timpului nu se observă decât variația înălțimii și poziției crestei acestora. De multe ori, variațiile se produc în limite determinate, cu un oarecare caracter de periodicitate.

În perioada apelor mari, pătrunderea aluviunilor în fluviu se intensifică foarte mult din cauza eroziunii versanților și a spălării sau surpării malurilor. Apele foarte încărcate cu aluviuni ale viiturilor depozitează o parte din acestea, în special pe cele târâte, pe bancuri, care lucrând ca niște praguri de fund, împiedică transportul mai departe al aluviunilor.

În perioada 2012-2016, activitatea de dragaj s-a desfășurat în baza unui program anual de dragaj care a fost fundamentat printr-un calcul estimativ al volumului de dragat, funcție de situațiile critice ale adâncimilor înregistrate în anul anterior (nivele mici care au generat situații nefavorabile privind asigurarea condițiilor de navigație), precum și din experiența anilor anteriori.

Pe sectorul maritim cuprins între Brăila (km 175) – Bara Sulina, dragajul de întreținere s-a efectuat de către AFDJ RA Galați, la punctele critice de pe acest sector, activitatea desfășurându-se cu draga absorbant - refulantă „Dunărea Maritimă” cu o capacitate de 2680 mc, pentru asigurarea și menținerea adâncimilor de navigație conform Recomandărilor Comisiei Dunării, respectiv 24 de picioare (7.32 m) sau funcție de necesitățile desfășurării navigației, în situația actuală asigurându-se o adâncime de 25 de picioare (7,62m).

Punctul critic cel mai important pentru navigația maritimă îl reprezintă Bara Sulina aflat la Gura Canalului Sulina, datorită problemelor ce le creează în privința asigurării adâncimilor de navigație, conform Recomandărilor Comisiei Dunării, situație ce conduce la măsuri suplimentare de dragaj pentru rezolvarea acestora.

Pe sectorul fluvial cuprins între Brăila (km 175) și Baziaș (km 1075) dragajul se efectuează cu terții, deoarece AFDJ RA Galați nu mai dispune de utilaje pentru desfășurarea unei astfel de activități, care a fost externalizată începând cu anul 2000.

Punctele critice ce creează probleme din punct de vedere al asigurării adâncimilor și lățimilor necesare desfășurării navigației, în sectorul fluvial sunt: Giurgeni Vadu Oii (km 243 – Km 245), Hârșova (km 249 – km 252), Albănești (km 275 – km 276), Capidava (km 279 – km 281), Seimeni (Fasole km 289 – km 292), Cernavodă (km 296 – km 297), Cochirleni (km 307 – km 309), Corabia (km 629 – km 631), Bechet (km 676- km 678), Ostrov Dobrina (km 759+500 – km 761), Braț Borcea - Km 99.

Pentru desfășurarea acestei activități, RA Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați organizează licitații anuale în vederea atribuirii lucrărilor de dragare pe Dunărea fluvială.

Derularea activității de dragaj desfășurată cu terți pe Dunărea fluvială s-a realizat în baza analizei efectuate pe planuri de măsurători topohidrografice efectuate cu tehnologie GPS-DGPS, iar volumele dragate s-au determinat cu programe specializate (HYPACK) și numai prin monitorizarea eficientă a zonelor de lucru, în perimetrele dispuse pentru dragaj în coordonate UTM 35/WGS 84.

Menținerea condițiilor de navigație pe sectoarele critice ale Dunării fluviale, în conformitate cu Recomandările Comisiei Dunării și ținând cont de necesitatea desfășurării navigației pe ruta Cernavodă – Giurgeni Vadu-Oii, a reprezentat o prioritate a Regiei în contextul importanței asigurării navigabilității Coridorului Rin -Dunăre cu extensia CDMN - Constanța.

Pentru îmbunătățirea activității de dragaj, precum și pentru îndeplinirea obligațiilor asumate de Ministerul Transporturilor pentru implementarea Master Planului de Reabilitare și Întreținere a Șenalului Navigabil (FRMMP) în ceea ce privește componenta de dragaj, în perioada de referință 2012-2016, au fost întreprinse următoarele demersuri:

- Regia a derulat în perioada 2014 – 2015 în cadrul ***Programului POS-T 2007 – 2013***, proiectul „***Studiu de fezabilitate privind dotarea cu nave tehnice necesare asigurării condițiilor optime de navigație, pe sectorul românesc al Dunării***” pentru realizarea unui studiu de fezabilitate pentru achiziția unor nave tehnice necesare îndeplinirii obiectului de activitate a Regiei, printre care și 2 drăgi fluviale absorbant – refulante cu magazie proprie de maxim 700 mc, necesare asigurării condițiilor optime de navigație pe sectorul românesc al Dunării, cuprins între Km 175 – Km 300 și Km 610 – Km 845, prin lucrări de dragare.

- În luna februarie 2015 a fost elaborată și transmisă către programul CEF (Connecting Europe Facility), o propunerea de proiect ***PATTERN - Activități pilot pentru dezvoltarea capacității tehnice necesare reabilitării șenalului*** care a avut ca obiectiv, printre altele, achiziția unui complex de dragaj, precum și cheltuieli de operare a acestuia pentru o perioadă de 2 ani. Proiectul a fost respins la finanțare, datorită valorii adăugate UE relativ mai mică în comparație cu alte Acțiuni.

- s-a înaintat către Ministerul Transporturilor – Direcția Transport Naval Nota de Fundamentare privind necesitatea și oportunitatea dotării regiei ***cu 2 drage fluviale tip Cutter Suction Dredger (dragă absorbant refulantă cu cap de dragaj – afânător – tip freză)***, valoarea investiției fiind de 22.300.000 lei, iar sursa de finanțare - din alocații bugetare.

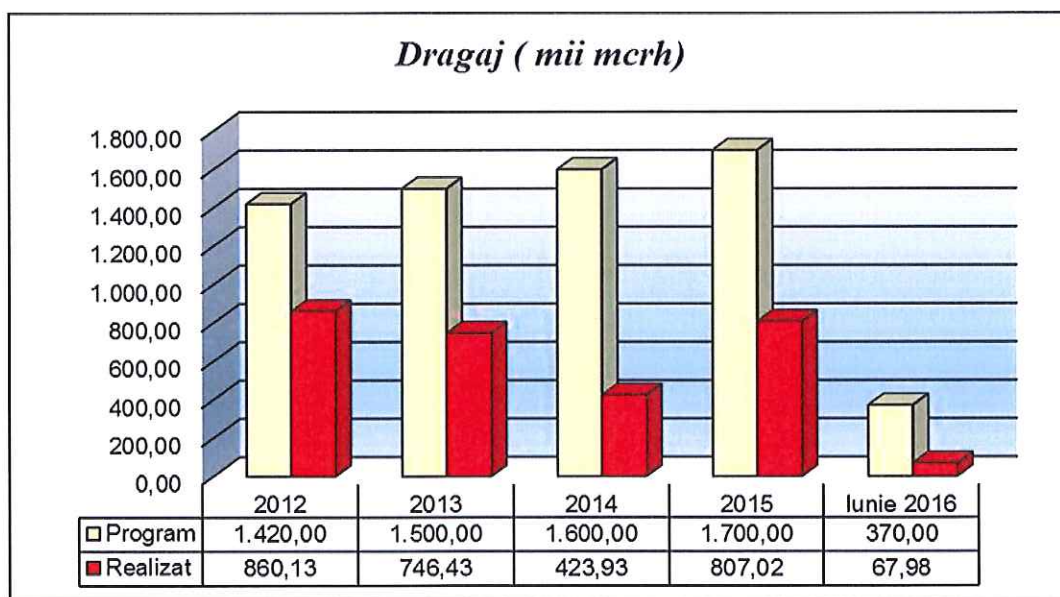
- în luna februarie 2016 a fost elaborată și transmisă către programul CEF (Connecting Europe Facility), propunerea de proiect ***SWIM (SMART Waterway Integrated Management)***, care are ca obiectiv, printre altele, achiziția unui complex de

dragaj format din dragă fluvială nepropulsată, 2 șalande, conductă de refulare, ponton și remorcher de manevră sau varianta alternativă, respectiv, o dragă fluvială autopropulsată, absorbant refulantă cu magazie proprie și un ponton). Proiectul a fost aprobat la finanțare, și include pe lângă bugetul necesar achiziției de echipamente de dragare și cheltuieli de operare a acestuia pentru o perioadă de 2 ani. Proiectul se va derula în perioada 2016-2020.

Menționăm că programul estimat pentru indicatorul „Dragaj” este maximal, programarea lucrărilor și realizările se efectuează în strânsă corelare cu necesitățile desfășurării în bune condiții a navigației pe Dunăre, ținând cont de respectarea restricțiilor de mediu impuse, de condițiile hidrometeorologice din perioada respectivă, precum și de utilajele existente.

Indicator întreținere șenal	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P. iunie 2016	R. iunie 2016
- dragaj	mii mcrh	1.420	860,13	1.500	746,43	1.600	423,93	1.700	807,02	1.800	370,00	67,98
Grad de realizare		1,65		2,01		3,77		2,11		5,44		

Urmare a monitorizării permanente, efectuată în perioada aferentă prezentei raportări, se poate observa că acest indicator este îndeplinit, înregistrându-se un grad de realizare mai mare de 1,00 pentru fiecare an al acestei perioade.



Indicator de întreținere șenal – Semnalizare

Atribuțiile RA Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați cu privire la semnalizarea pe Dunăre constau în balizarea limitelor, direcțiilor și adâncimilor căii navigabile, obstacolelor de orice fel: epave, stânci, etc. care se găsesc în șenalul navigabil, a construcțiilor ce se află în zonele navigabile și aparțin Administrației.

Semnalizarea șenalului navigabil este asigurată de RA AFDJ Galați pe tot sectorul românesc al Dunării, de la Bara Sulina (Hm 99+70) și până la Baziaș (km 1075), excepție făcând sectoarele comune cu țările riverane (unde semnalizarea se face în funcție de atribuțiile fiecărei părți pe aceste zone), zona porturilor, podurilor, rețelelor de înaltă tensiune, conductelor ce subtraversează albia Dunării (sarcină ce intră în atribuțiile

proprietarilor acestora), a tuturor obstacolelor care nu sunt în șenalul navigabil, precum și pentru alte lucrări sau construcții hidrotehnice ce nu aparțin Administrației.

În cursul fiecărui an din perioada 2012-2016, semnalizarea s-a realizat continuu, existând astfel două mari perioade principale care structurează activitatea, astfel:

- semnalizare de iarnă: 01 decembrie -15 martie,
- semnalizare de vară: 16 martie - 30 noiembrie.

De asemenea, semnalizarea s-a schimbat (înlocuit) în cazul în care s-a constatat avarierea, dispariția de pe poziție a semnalului, precum și în cazul schimbării șenalului (îngustare, lărgire, schimbare de la un mal la altul) sau ori de câte ori situația o impune.

Realizarea acestei activități s-a făcut, de către fiecare subunitate a Regiei pe sectorul administrat, conform unui plan de semnalizare propus pentru fiecare an în curs, în baza măsurătorilor efectuate permanent în teren de către formațiile de măsurători și de către navele de semnalizare (tip SEMNAL), precum și informațiile transmise din teren de către navigatori și de către Căpităniile zonale și de port.

Activitatea de confecționare semnale costiere s-a realizat în principal, de către personalul atelierelor din cadrul SCN Giurgiu și SCN Sulina, iar întreținerea semnalizării plutitoare și costiere, de către toate subunitățile Regiei, atât cu personalul specializat ce coordonează activitatea din cadrul birourilor de specialitate, cât și cu cel îmbarcat pe navele de semnalizare folosite pentru realizarea acestei activități.

Monitorizarea semnalizării plutitoare și costiere beneficiază de suportul "Hărții Electronice de Navigație", concepută și produsă de către specialiștii din cadrul AFDJ RA Galați, cu posibilități de extindere și interconexiune cu sistemul „RoRIS” (Romanian River Information System), în colaborare cu Autoritatea Navală Română.

Pentru îmbunătățirea activității de semnalizare, precum și pentru îndeplinirea obligațiilor asumate de Ministerul Transporturilor pentru implementarea Master Planului de Reabilitare și Întreținere a Șenalului Navigabil (FRMMP) în ceea ce privește componenta de semnalizare, în perioada de referință 2012-2016, au fost întreprinse următoarele demersuri:

- RA AFDJ în calitate de partener în cadrul proiectului *NEWADA duo*, derulat în perioada 2012 – 2014 în cadrul *Programului de Cooperare Transnațională Europa de Sud-Est (SEE)*, a dezvoltat împreună cu partenerii din Bulgaria, Croația și Serbia o aplicație de gestionare a sistemului de semnalizare, într-un format armonizat, care permite schimbul de date cu acești parteneri în colaborarea pentru sectoarele comune de Dunăre. Aplicația dezvoltată în cadrul proiectului este integrată în portalul FIS și facilitează monitorizarea situației semnalizării pe Dunăre, oferă informații utilizatorilor asupra situației actualizate a semnalizării.

De asemenea, în cadrul acestui proiect AFDJ Galați a dezvoltat și testat împreună cu partenerii din Croația, tehnologia AtoNs pentru navigația fluvială. Au fost instalate și testate funcționalitățile echipamentelor AtoNs și a fost dezvoltată o aplicație în scopul monitorizării acestor echipamente și transmiterea diferitelor tipuri de mesaje referitoare la informațiile fluviale către navigatori. Această aplicație permite vizualizarea AtoNs – urilor fizice, plantarea și vizualizarea de AtoNs virtuale atunci când datorită condițiilor hidrometrice este necesară intervenția urgentă de modificare a traiectoriei șenalului, precum și vizualizarea de AtoNs sintetice – respectiv în situația în care există o geamandură plantată în șenal iar administrația de cale navigabilă atribuie geamandurii prin această aplicație caracteristicile unui AtoNs, în sensul că poate fi vizualizat de către navigatori prin aplicația ECDIS.

- ulterior testării funcționalităților echipamentelor tip AtoNs în România și Croația, acest concept a fost studiat în cadrul proiectului *IRIS Europe 3*, implementat în cadrul

Programului TEN-T în perioada 2012 – 2014. AFDJ Galați, împreună cu ceilalți parteneri din proiect, au întreprins demersurile necesare transmiterii către grupul de experți la nivel european (Vessel Traffic & Tracing - VTT) la care experții AFDJ sunt membri activi, a solicitării de standardizare a acestei tehnologii pentru navigația fluvială.

- Având în vedere conceptul privind navigația pe timp de noapte pe Canalul Sulina, de la Mm 34 și până la rada Sulina, fapt ce s-a concretizat prin intrarea în vigoare începând cu data de 26.07.2013 a Regulamentului de Navigație pe Dunăre în sectorul românesc, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 859/2013, s-a impus necesitatea îmbunătățirii semnalizării plutitoare luminoasă de pe Canalul Sulina și Dunărea Maritimă pentru desfășurarea în siguranță a navigației. În acest sens, s-au achiziționat geamanduri echipate cu sisteme moderne de luminare echipate cu lampă de semnalizare compactă cu led și panou solar, AIS și AtoN, lămpi pentru farurile de la capetele de diguri, etc.

- pentru îmbunătățirea capacității tehnice, Regia a elaborat și transmis spre aprobare în februarie 2015 propunerea pentru proiectul **PATTERN - Activități pilot pentru dezvoltarea capacității tehnice necesare reabilitării șenalului în cadrul programului CEF (Connecting Europe Facility)**, care a avut ca obiectiv, printre altele, achiziția unei nave maritime de semnalizare, precum și cheltuieli de operare a acestei nave pentru o perioadă de 2 ani. Proiectul a fost respins la finanțare - așa cum este menționat în broșura emisă de INEA, referitoare la programul CEF- datorită valorii adăugate UE relativ mai mică în comparație cu alte Acțiuni.

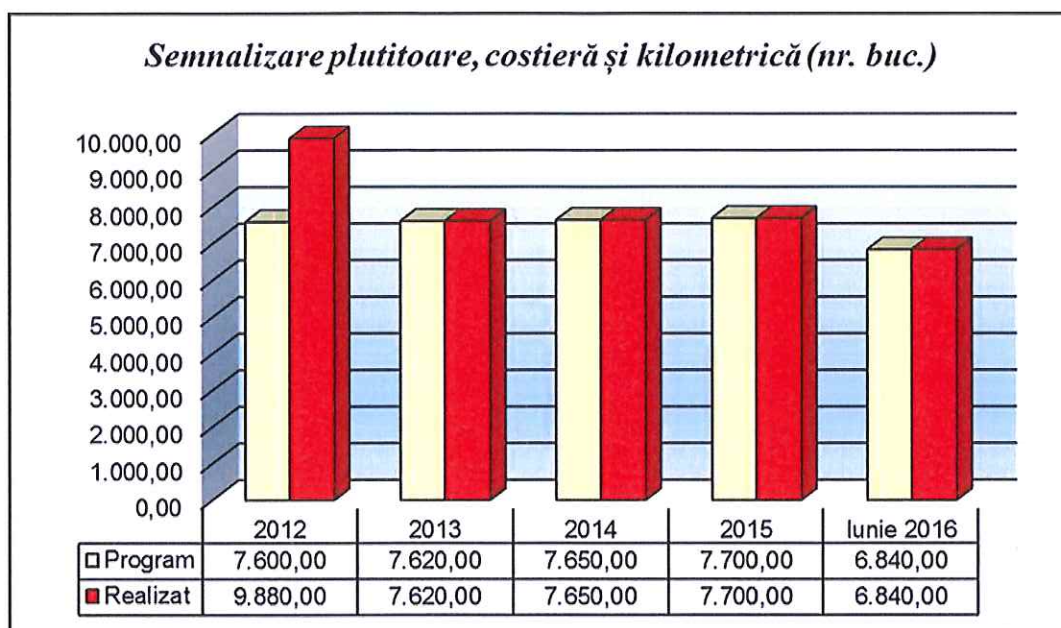
- de asemenea, Regia a elaborat și transmis spre aprobare în februarie 2015 propunerea pentru **proiectul FAIRway Danube**, în cadrul **Programul CEF (Connecting Europe Facility)**, care va fi implementat în perioada 2015 – 2020 împreună cu administrațiile de cale navigabilă din Austria, Slovacia, Ungaria, Croația și Bulgaria. Proiectul a fost aprobat la finanțare și își propune printre alte obiective, achiziționarea unei nave fluviale de semnalizare precum și asigurarea cheltuielilor de operare pentru o perioadă de 3 ani.

Pentru diminuarea timpilor de intervenție în caz de condiții hidrologice deosebite pe ariile pilot selectate, în cadrul proiectului va fi dezvoltat un așa numit „port secundar” constând în amenajarea în portul Bechet a unei dane de acostare (lucrări de refacere chei, lucrări de conectare la rețeaua de energie electrică, posibilități de alimentare cu apă potabilă, spațiu pentru depozitare geamanduri, etc) și lucrări de reparații capitale și modernizare a unui ponton cu spațiu pentru recondiționarea geamandurilor și dotat cu macara pentru a facilita manipularea acestora.

Realizările programului la indicatorul semnalizare, kilometraj din perioada 2012-2016, sunt prezentate tabelar și grafic:

Indicator întreținere șenal	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P Iunie 2016	R Iunie 2016
semnalizare, kilometraj	nr. buc.	7.600	9.880	7.620	7.620	7.650	7.650	7.700	7.700	7.750	6.840	6.840
Grad de realizare		1,30		1,00		1,00		1,00		1,00		

Ținând cont de faptul că realizările la acest indicator sunt mai mari sau egale cu cifrele planificate, iar gradul de realizare înregistrat pentru fiecare an din perioada 2012-2016 este mai mare sau egal cu 1,00, rezultă că și acest indicator a fost îndeplinit.



Indicator de întreținere șenal – Construcții hidrotehnice

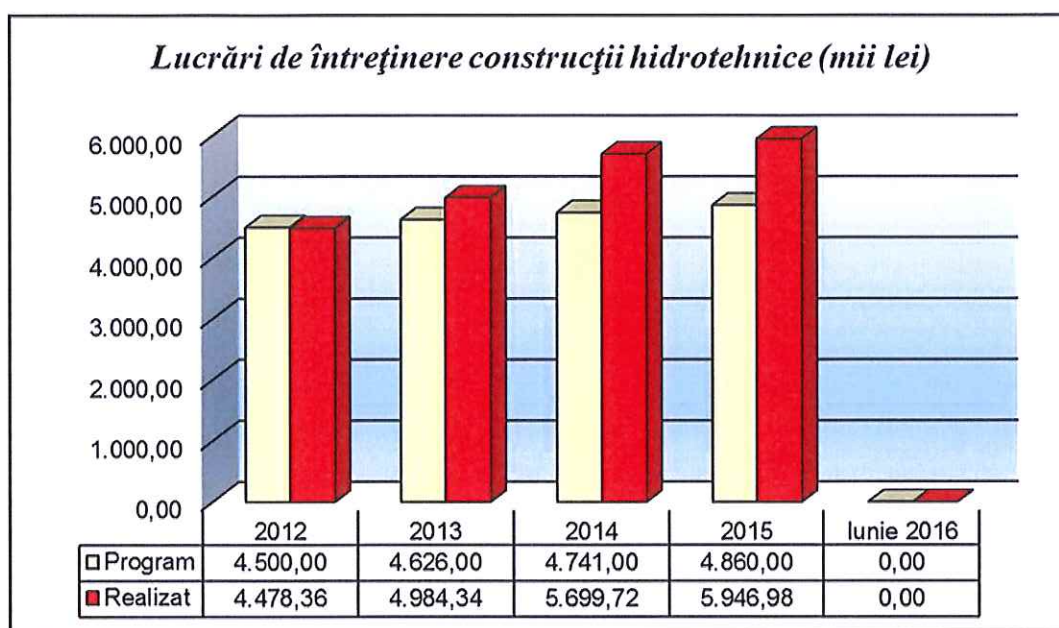
În vederea menținerii condițiilor de navigație pe sectorul Dunării Maritime, în conformitate cu Recomandările Comisiei Dunării, pe Canalul Sulina, între Mm 34 și Bara Sulina, lucrările de regularizare și calibrare a albiei existente au fost planificate anual a fi întreținute în vederea protejării acestora, precum și a malurilor în scopul reducerii aportului aluvionar al apelor Dunării pe Canalul Sulina și al asigurării fenomenului de autodragaj în vederea calibrării albiei și a șenalului navigabil, menținându-se astfel adâncimile recomandate.

Întreținerea construcțiilor hidrotehnice se desfășoară pe Canalul Sulina în funcție de necesitățile constatate de comisia de inventariere, la începutul fiecărui an și sunt executate de către terți, urmare derulării procedurii de achiziție a acestor lucrări în conformitate cu legislația specifică în vigoare.

În perioada 2012-2016, aceste lucrări au fost executate în limitele alocate prin Bugetul de venituri și cheltuieli aprobat pentru fiecare an și au constat în întreținerea pereurilor, apărărilor de maluri, digurilor, epiurilor, postamentelor faruri, bornelor hectometrice, etc.

Din analiza efectuată pentru această perioadă din punct de vedere al realizărilor la acest indicator, rezultă că gradul de îndeplinire prezintă un trend ascendent mai mare de 1,00, care definește în fapt că și acest obiectiv a fost atins și chiar depășit, astfel:

Indicator întreținere șenal	U.M.	2012		2013		2014		2015		2016		
		P	R	P	R	P	R	P	R	P anual	P Iunie 2016	R Iunie 2016
- lucrari de intretinere constructii hidrotehnice	mii lei	4.500	4.478,36	4.626	4.984,34	4.741	5.699,72	4.860	5.946,98	5.000	0	0
Grad realizare de		1,00		1,08		1,20		1,22		1,00		



3.3 Indicator „Energia Verde”

Având în vedere că în condițiile schimbărilor climatice, energia verde constituie o necesitate la nivel planetar și luând în considerare reducerea rezervelor de combustibili de tip classic, rezultă că prin alegerea unor astfel de surse de energie regenerabilă, consumatorii pot susține dezvoltarea unor energii curate, care vor reduce impactul asupra mediului asociat generării energiei convenționale și vor crește independența energetică. Astfel, AFDJ RA Galați a considerat oportună demararea procedurii de implementare a unui proiect de conversie a energiei utilizând surse regenerabile.

În perioada 2013-2017, AFDJ RA Galați, și – a dorit instalarea unor sisteme de producere de energie neconvențională pentru a reduce pe de o parte costurile cu utilitățile energetice și pe de altă parte, pentru a îmbunătăți calitatea aerului, apei și a solului prin reducerea gradului de poluare cauzată de arderea combustibililor convenționali utilizați pentru producerea energiei. În proiectul propus nu existau surse de poluare, instalațiile ce se doreau montate nefiind surse de poluare. Aceste instalații ar fi contribuit la scutirea emisiilor de CO₂, SO₂, NO_x și alte gaze cu efect de seră într-o măsură proporțional cu dimensiunea acestora și a energiei produse din sursă regenerabilă nepoluantă.

În data de 19.12.2012 MTI București avizează favorabil studiu de fezabilitate pentru “Instalarea unor sisteme de producere de energie neconvențională la clădirile și pontoanele A.F.D.J. R.A. Galați” prin avizul nr.130/139 din 19.12.2012.

Având în vedere lipsa fondurilor necesare implementării proiectului, acesta a fost sistat, realizarea lui fiind condiționată de obținerea sursei de finanțare.

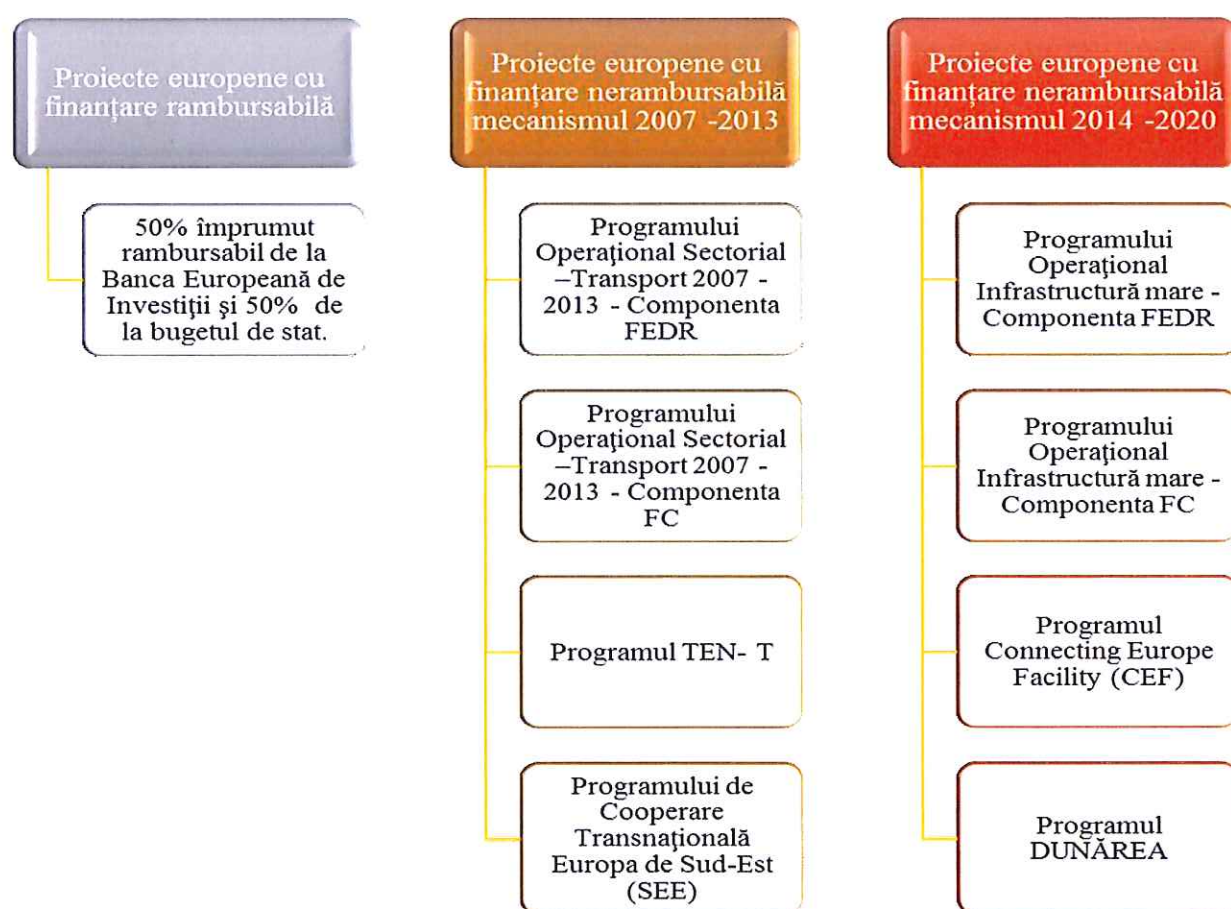
3.4 Indicator „Utilizarea fondurilor europene în cadrul A.F.D.J. Galați”

Una dintre provocările perioadei de post-aderare la care trebuie să răspundă România se referă la capacitatea de absorbție a fondurilor europene, în condiții de integritate, transparență și competitivitate. Astfel, absorbția fondurilor structurale și de coeziune a devenit prioritate zero a Guvernului României.

Obiectivul principal în sectorul transporturilor este acela de a oferi o infrastructură dezvoltată în mod adecvat, modernă și durabilă, întreținută în mod corespunzător, care să faciliteze o circulație sigură și eficientă a persoanelor și a bunurilor la nivel național și european și care să contribuie în mod pozitiv și semnificativ la dezvoltarea economică a României.

România are nevoie de legături cu celelalte state europene. De asemenea, costurile ridicate din domeniul transporturilor se datorează lipsei unei infrastructuri corespunzătoare și/sau unei infrastructuri în stare precară pe teritoriul României. Acest program urmărește reducerea perioadelor de călătorie și astfel a costurilor pentru a ajunge în zone izolate ale României, precum și asigurarea unor legături adecvate cu restul Europei prin intermediul principalelor axe ale rețelelor transeuropene (TEN-T).

În perioada de referință 2012 – 2016, RA AFDJ Galați a implementat proiecte cu finanțare rambursabilă și nerambursabilă din diferite programe europene.



Consiliul de Administrație al A.F.D.J. R.A. Galați a urmărit în perioada 2012 – 2016 prin proiectele sale de investiții, asigurarea condițiilor de navigație, cu precădere în sectoarele critice, a construcției și echipării navelor, precum și a mijloacelor de semnalizare a șenalului navigabil, finanțate 85% din fonduri structurale de la Comisia Europeană și 15 % de la bugetul de stat, toate reprezentând componente cheie pentru dezvoltarea infrastructurii de cale navigabilă și a administrației, precum și pentru creșterea siguranței navigației pe sectorul românesc al Dunării.

Folosirea eficientă a fondurilor structurale și de coeziune disponibile, creșterea capacității de absorbție a acestora, scurtarea perioadei necesare trecerii de la faza de identificare a proiectelor de investiții la cea de execuție și de operaționalizare a capacităților tehnice realizate au fost și sunt deziderate ale Consiliului de Administrație al Regiei în toată această perioadă.

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare rambursabilă

Aceste fonduri au fost folosite ca sursă de finanțare pentru proiectele din cadrul contractului 21490/08.03.2002 – „Apărări de maluri pe Canalul Sulina și sistem de măsurători topohidrografice și semnalizare pe Dunăre”.

Obiectivele proiectului: lucrări de apărări de maluri pe Canalul Sulina

Finanțarea este asigurată 50% dintr-un împrumut rambursabil de la Banca Europeană de Investiții și 50% de la bugetul de stat.

Valoarea totală a proiectului: **39.800.000 euro**

Contractul „Ranfluarea epavei navei Rostok din Canalul Sulina, curățarea canalului navigabil și refacerea apărărilor de maluri” este o componentă a proiectului „Apărări de maluri pe Canalul Sulina”, cu o valoare de 76 milioane de Euro, finanțat 50 % din împrumut de la Banca Europeană de Investiții și 50 % de la bugetul de stat. (Contract nr. 21490/08.03.2002).

În urma licitației internaționale organizate de AFDJ RA Galați, în data de 04.10.2004 s-a semnat contractul cu consorțiului „Rostock Wreck Removal Consortium” (RWRC) în valoare de 4.999.000 Euro. Totodată, cele două părți au semnat și un Memorandum în care se stipula că suma maximă pentru cheltuielile neprevăzute din cadrul contractului este de 1.000.000 Euro.

Pe parcursul derulării contractului, consorțiul RWRC a înaintat mai multe revendicări (claims). AFDJ Galați nu a recunoscut aceste revendicări iar consorțiul RWRC s-a adresat Curții Internaționale de Arbitraj de pe lângă Camera Internațională de Comerț.

AFDJ RA Galați s-a judecat cu consorțiul RWRC începând cu anul 2006.

Curtea Internațională de Arbitraj de pe lângă Camera Internațională de Comerț a emis decizia finală în dosarul ICC – 14431/AVH/FM/GZ în data de 11.06.2012. Suma datorată de AFDJ RA Galați consorțiului RWRC, la sfârșitul anului 2012, pentru revendicări, penalități și costuri de arbitraj este de 10.975.078,80 Euro (în această sumă este inclusă și dobânda) și 448.611,15 USD.

Firma de avocatură Boonk van Leeuwen, care a reprezentat consorțiul RWRC a notificat permanent faptul că sumele datorate generează penalități, astfel că, la data de 30.04.2014, suma datorată de AFDJ RA Galați consorțiului RWRC este de 12.661.501,54 Euro și 500.623,87 USD.

Hotărârea Arbitrală sus menționată a fost recunoscută ca fiind titlu executoriu, pe teritoriul mai multor state: Elveția, Olanda, Belgia, Luxemburg și Marea Britanie.

Pentru ca Hotărârea Arbitrală să fie recunoscută pe teritoriul României, ca și titlu executoriu, Consorțiul RWRC prin reprezentant convențional DENTONS EUROPE TUDOR ȘI ASOCIAȚII SPARL, în calitate de reclamantă, a înregistrat pe rolul Tribunalului Galați cauza cu nr. 2378/121/2015.

Prin sentința pronunțată la data de 24.11.2015, Tribunalul Galați a dispus *prin Sentința civilă nr. 362/24.11.2015, comunicată regiei în data de 03.12.2015, admiterea cererii având ca obiect exequator formulată de R.W.R. Consortium în contradictoriu cu intimata R.A. A.F.D.J. Recunoaște cu efecte depline în România și încuviințează executarea silită pe teritoriul României a Hotărârii Arbitrale pronunțate de Curtea Internațională de Arbitraj de pe lângă Camera Internațională de Comerț – Dosar nr. 14431/AVH/FM/GZ.*

În această situație, a existat riscul real ca Regia să fie executată silit de îndată, prin punerea popririlor pe conturi, bunuri mobile și imobile.

Suma preconizată pentru care AFDJ RA Galați ar fi putut fi executată silit se ridică la aproximativ 63.250.000 lei la data de 30.11.2015.

AFDJ RA Galați a declarat apel. Judecarea cauzei a fost strămutată la solicitarea Reclamantului, către Curtea de Apel Constanța.

În paralel cu acest demers procedural, Regia a efectuat numeroase demersuri oficiale pentru asigurarea fondurilor necesare achitării sumelor la care a fost obligată, însă acestea au rămas fără rezultat.

Prin Decizia civilă nr. 348/16.06.2016, Curtea de Apel Constanța a respins cererea reclamantului R.W.R.C., de recunoaștere și încuviințare a executării silite pe teritoriul României a Hotărârii Arbitrale din data de 11.06.2012 pronunțată de Curtea Internațională de Arbitraj de pe lângă Camera Internațională de Comerț. Această Decizie este definitivă (finală) și executorie și nu este supusă căii de atac a recursului, apelul fiind singura cale de atac prevăzută de lege pentru acest tip de litigiu.

Suma de plată de la care a fost exonerată R..A. A.F.D.J. Galați prin respingerea cererii de recunoaștere și încuviințare a executării silite, are mai multe componente, respectiv:

- *Sume fixe – care la data de 11.06.2016 erau în cuantum de 8.159.719,70 EUR și 448.611,15 USD reprezentând debit și cheltuieli de judecată*
- *Dobânzi de 6% pe an în sumă de 4.453.191,48 euro*

Sumele de mai sus urmează a fi certificate de către un expert contabil autorizat independent.

Decizia civilă nr. 348/16.06.2016, pronunțată de Curtea de Apel Constanța, de respingere a cererii reclamantului R.W.R.C., de recunoaștere și încuviințare a executării silite pe teritoriul României a Hotărârii Arbitrale din data de 11.06.2012 pronunțată de Curtea Internațională de Arbitraj de pe lângă Camera Internațională de Comerț, produce efectele numai pe teritoriul României. Hotărârea arbitrală ICC din data de 11 Iunie 2012 produce efecte și poate fi executată silit în orice moment pe teritoriul țărilor unde a fost investită/recunoscută: Elveția, Olanda, Belgia, Luxemburg și Marea Britanie. Executarea silită se poate face prin oricare dintre formele prevăzute de legislație.

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă – componenta FEDR

Proiectul: Monitorizarea impactului asupra mediului a lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 – km 175, Etapa I.

Obiectivele proiectului: Identificarea evoluției stării factorilor de mediu, ca urmare a implementării lucrărilor care vor fi realizate pe Dunăre pe sectorul Călărași – Brăila, între km 375 și km 175, în cadrul proiectului „Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași-Brăila”

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial –Transport 2007 -2013, 85% FEDR și 15 % de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: 7.197.680 euro

Termen de finalizare Etapa I proiect: 31.10.2015

Termen de finalizare Proiect, inclusiv etapa a II-a: 31.04.2017

Stadiul fizic și valoric:

- Stadiul fizic de realizare a contractului:
 - 100% etapa de monitorizare în perioada de pre-construcție,
 - 100% etapa de monitorizare în timpul construcției,
 - 60% etapa de monitorizare în timpul post - construcției
 - în curs de analiză la A.F.D.J se află rapoartele lunare nr.60 și 61 aferente lunilor mai-iunie 2016
- Stadiu valoric de realizare a contractului = 72%.

Proiectul: „Realizarea unui sistem de sprijin pentru lucrările hidrografice pe Dunăre în scopul asigurării adâncimilor minime de navigație”

Obiectivele proiectului: îmbunătățirea siguranței navigației pe fluviul Dunărea prin realizarea unei rețele de borne geodezice de sprijin pentru lucrările topo-hidrografice pe Dunăre, în vederea monitorizării adâncimilor minime de navigație și pentru îmbunătățirea activităților de întreținere a șenalului (semnalizare plutitoare, costieră, măsurători topohidrografice, dragaje).

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial –Transport 2007 -2013, 85% FEDR și 15 % de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: **1.224.824 euro**

Termen de finalizare:

- 24.06.2015 – contract de proiectare și execuție lucrări;
- 18.05.2015-28.08.2015– recepție lucrări lotul 1-5;
- 01.09.2015-31.08.2016 - perioada de notificare a defectelor.

Stadiul fizic și valoric:

- Stadiul fizic la contractul de proiectare și execuție= 100 %
- Stadiul valoric la contractul de proiectare și execuție = 100 %

Activități finalizate

- În perioada 18.05.2015-28.08.2015 a avut loc recepția bornelor geodezice la toate cele 5 loturi.
- Începând cu data de 01.09.2015 s-a intrat în perioada de notificare a defectelor, care se va finaliza la 31.08.2016 odată cu încheierea Procesului Verbal de Recepție Finală.

A fost transmis raportul final al proiectului conform procedurii de închidere a programului POS-T 2007-2013.

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă – componenta FC

Proiectul: „Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km. 375 – km. 175, etapa I”

Obiectivele proiectului: Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, prin asigurarea gabaritelor minime recomandate pe șenalul navigabil de către Comisia Dunării.

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial –Transport 2007-2013 – 85% din FC și bugetul de stat.

Valoarea totală a proiectului: **53.624.644 euro**

Termen de finalizare proiect: 30.12.2016 (se estimează încheierea ultimei componente de proiect: Studiu de Fezabilitate privind măsuri tehnice alternative/complementare privind lucrările ce se vor executa în punctul critic 01 Bala - termen prelungit până la 31.12.2016, fără costuri suplimentare, prin actul adițional nr. 3 /07.06.2016).

Stadiul actual contract de lucrări:

Stadiul fizic de execuție al lucrărilor pe fiecare punct critic:

a) Punctul critic 01 Bala:

- Aparare de mal pe insula Turcescu 100%
- Dig de dirijare 100%
- Prag de fund 100%
- Dragaj în șenal 100%

Recepția la terminarea lucrărilor a avut loc în data de 27.04.2016. Procesul verbal a fost semnat de membrii comisiei de recepție numiți prin Decizia nr. 53/21.04.2016.

b) Punctul critic 02 Epurașu:

- Dig de dirijare submersibil 100%

Recepția la terminarea lucrărilor a avut loc în data de 26.11.2015

c) Punctul critic 10 Ostrovu Lupu:

- Apărări de mal pe brațul Caleiași pe mal stâng Dunăre 100%
- Prag de fund pe brațul Caleia 100%
- Dragaj în șenal 100%

Recepția la terminarea lucrărilor a avut loc în data de 01.08.2014, iar Recepția finală a avut loc în data de 02.08.2015

Proiectul: „HyQ Danube - Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea și extinderea rețelei de stații hidrometrice, folosită în întreținerea condițiilor de navigație pe sectorul românesc de Dunăre”

Obiectivele proiectului: identificarea soluțiilor tehnice optime necesare reabilitării și extinderii rețelei de stații hidrometrice pentru asigurarea condițiilor de navigație și îmbunătățirea siguranței traficului pe sectorul românesc de Dunăre, prin furnizarea de date actuale în timp real către utilizatori, publicarea acestora și realizarea schimbului internațional de date hidrologice.

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial –Transport 2007 -2013, 85% FEDR și 15 % de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: 501.500 euro

Proiectul a fost finalizat în data de 31.12.2015, au fost transmise rapoartele finale conform procedurii de închidere a Programului POS-T 2007-2013.

Proiectul: „Studiu de fezabilitate privind dotarea cu nave tehnice necesare asigurării condițiilor optime de navigație pe sectorul românesc al Dunării”

Obiectivele proiectului: realizarea unui studiu de fezabilitate privind dotarea cu navele tehnice necesare A.F.D.J.-R.A Galați, în vederea asigurării condițiilor optime de navigație, pe sectorul românesc al Dunării. Acesta va propune documentația tehnico-economică prin care se stabilesc principalii indicatori tehnico - economici aferenți realizării obiectivului de investiții, respectiv dotarea cu nave tehnice, pe baza necesității și oportunității realizării acestuia și care cuprinde soluții funcționale, tehnologice, constructive și economice.

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial – Transport 2007 -2013, 85% FEDR și 15 % de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: **1.087 mii euro (inclusiv TVA)**

Proiectul a fost finalizat în data de 31.12.2015, au fost transmise rapoartele finale conform procedurii de închidere a Programului POS-T 2007-2013.

Proiectul: „Studiu de fezabilitate pentru Apărări de Maluri pe Canalul Sulina – Etapa finală”

Obiectivele proiectului Proiectul „Studiu de Fezabilitate pentru Apărări de Maluri pe Canalul Sulina – Etapa finală” reprezintă o fază preliminară lucrărilor de apărări de maluri preconizate a se realiza în etapa finală. Proiectarea și execuția lucrărilor care se vor realiza în urma studiului vor fi finanțate separat. Proiectul „Studiu de Fezabilitate pentru Apărări de Maluri pe Canalul Sulina – Etapa finală” se va finaliza cu elaborarea caietului de sarcini și a cererii de finanțare pentru proiectarea și execuția lucrărilor rezultate.

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului Operațional Sectorial – Transport 2007 -2013, 85% FEDR și 15 % de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: **800.900 euro (incl. TVA)**

Termen de finalizare: 09.12.2016

Stadiul fizic:

- Raport de început 100% ,
- Raport de măsurători 100%,
- Certificat de urbanism 100%, s-au obținut avizele cerute prin Certificatul de Urbanism
- Studiu de Fezabilitate 100% - aprobat și avizat în CTE MT prin aviz nr. 50/59/25.07.2016
- Raportul Studiului de Fezabilitate 100%,
- Caietul de Sarcini pentru lucrări 100%,- se va aviza în CTE AFDJ,
- Avizul de Mediu 60% - a fost demarată procedura de mediu,
- Cererea de Finanțare pentru lucrări 0%,
- Raportul Final 0%

Stadiul valoric: 49%

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă – programul TEN-T

Proiectul: „IRIS Europe 3”

Obiectivele proiectului: implementarea Directivei RIS 2005/44/EC

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul programului TEN-T– Directiva RIS, din care 50% din fonduri europene nerambursabile și 50% de la bugetul de stat

Valoarea totală a proiectului: **2.155.000 euro**

Proiectul a fost finalizat în decembrie 2014, a fost auditat de către Comisia Europeană prin Agenția TEN-T EA și a fost transferat în contul AFDJ Galați soldul final al proiectului.

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă – finanțate prin bugetul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – Programul SEE

Proiectul: *NEWADA duo – Network of Danube Waterway Administrations- data & user orientation*

Obiectivele proiectului: Consolidarea cooperării dintre administrațiile de cale navigabilă de-a lungul Dunării în vederea coordonării comune a unui nivel standardizat de servicii pentru infrastructura căilor navigabile pe Dunăre. În același timp, o latură importantă a proiectului, va implica direct utilizatorii de cale navigabilă, în așa fel încât serviciile adresate acestora să fie adaptate nevoilor lor specifice.

Finanțarea proiectului este asigurată în cadrul Programului de Cooperare Transnațională Europa de Sud-Est, din care 85% reprezintă contribuția UE, iar 15% contribuția națională. Din cei 15% contribuție națională, 13% sunt asigurați de la bugetul statului - pentru care s-a încheiat un contract de cofinanțare cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului în calitate de Autoritate Națională, iar 2% reprezintă contribuție proprie.

Valoarea totală a proiectului: 238.526 euro

Proiectul a fost finalizat, a fost certificate de către Controlul de prim nivel din cadrul M.D.R.A.P. și ulterior de către Comisia Europeană prin Secretariatul Tehnic Comun (JTS) și a fost încasată ultima rambursare din cadrul proiectului.

Cheltuieli aferente programelor cu finanțare nerambursabilă – programul Connecting Europe Facility (CEF)

Proiectul: *Asistență tehnică pentru revizuirea și completarea studiului de fezabilitate, privind îmbunătățirea condițiilor de navigație, pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării și studii complementare – FAST DANUBE*

Obiectivele proiectului: Proiectul are ca principal obiectiv revizuirea și completarea studiului de fezabilitate privind îmbunătățirea condițiilor de navigație, pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării.

Finanțarea proiectului: finanțarea este asigurată în cadrul programului CEF, din care 85% din fonduri europene nerambursabile și 15% de la bugetul de stat

Valoarea estimată a proiectului: 5.252.000 euro

Pentru implementarea proiectului, a fost semnat Acordul de finanțare nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1050286 în data de 10.12.2015 iar după finalizarea primei perioade de raportare, respectiv 31 decembrie 2015 a fost transmis primul Raport privind stadiul proiectului (ASR 2015).

Proiectul: *FAIRway Danube*

Obiectivele proiectului: Proiectul își propune implementarea unor măsuri cuprinse în Master Planul de Reabilitare și Întreținere a Șenalului Navigabil și are ca obiective principale, pregătirea documentației tehnice și financiare, precum și achiziția de echipamente și nave tehnice (navă de semnalizare și barcă de măsurători cu peridoc), achiziția armonizată a datelor primare privind calea navigabilă (morfologice, hidrologice și de sedimente), identificarea și monitorizarea factorilor care influențează navigabilitatea pe sectorul românesc al Dunării, elaborarea armonizată a planurilor naționale pentru reabilitarea și întreținerea șenalului, conform acțiunilor prezentate în Master Planul pentru

Reabilitarea și întreținerea șenalului pe Dunăre, semnat în Decembrie 2014 de toți miniștrii de transport din țările riverane Dunării, pregătirea, execuția și evaluarea unor proiecte pilot, în vederea reabilitării parametrilor șenalului. De asemenea, proiectul își propune dezvoltarea și implementarea bazei de date a AFDJ Galați pentru informațiile obținute din activitățile de hidrologie, hidrografie, semnalizare, hartă electronică, dezvoltarea unei platforme naționale de integrare și dezvoltare a mijloacelor de administrare a căilor navigabile, implementarea unui sistem de calcul și diseminare a prognozelor privind nivelul de apă, implementarea și testarea unor tehnologii inovative (monitorizarea schemei de semnalizare folosind echipamente AtoNs, utilizarea sistemelor autonome de uscat, aer și apă, ca suport pentru activitățile curente ale administrației, etc.).

Finanțarea proiectului: finanțarea este asigurată în cadrul programului CEF, din care 85% din fonduri europene nerambursabile și 15% de la bugetul de stat

Valoarea estimată a bugetului AFDJ RA Galați: 8.562.779 euro

Perioada de implementare: 01.07.2015 – 30.06.2020

Proiectul: SWIM (SMART Waterway Integrated Management)

Obiectivele proiectului: Proiectul SWIM are ca obiectiv realizarea unui Concept Integrat pentru implementarea activităților de relocarea a șenalului prin lucrări de dragaj capital. În cadrul proiectului SWIM se va dezvolta o platforma IT comună pentru implementarea soluțiilor necesare reabilitării șenalului, care vor fi puse în aplicare în comun de către administrațiile de cale navigabilă din România și Bulgaria.

Proiectul SWIM are ca arie de implementare sectorul de Dunăre cuprins între Corabia și Calafat cu acțiuni pilot de dragaj capital în zona portului Corabia pentru îmbunătățirea accesului în port, în zona punctului critic Bechet pentru deschiderea unei traiectorii sustenabile a șenalului și în zona podului Calafat-Vidin, pentru deschiderea celei de-a doua pase de trecere pe sub pod. Pentru realizarea acestor activități pilot, din bugetul proiectului sunt asigurate fondurile necesare achiziționării utilajelor pentru execuția lucrărilor de dragaj capital (dragă fluvială, ponton, remorcher de manevră și 2 șalande) și costurile operaționale pentru 2 ani, în scopul exploatării utilajelor și realizarea lucrărilor de dragaj (salarii personal navigant, combustibil, etc.). Lucrările care urmează să fie realizate în cadrul proiectului SWIM vor fi analizate și dimensionate în cadrul scenariilor care urmează să fie elaborate în proiectul FAST DANUBE. Toate autorizațiile necesare derulării activităților, de relocare a șenalului din cadrul proiectului SWIM vor fi obținute în baza rezultatelor studiilor ce se vor realiza în cadrul proiectului FAST DANUBE.

Finanțarea proiectului: finanțarea este asigurată în cadrul programului CEF, 85% din fonduri europene nerambursabile și 15% de la bugetul de stat

Valoarea estimată a proiectului: 12.222.200 euro

Termen de implementare: 01.07.2016 – 31.12.2020

3.6 Investiții din surse proprii și de la Bugetul de Stat

Având în vedere rolul hotărâtor pe care îl au investițiile în îndeplinirea obiectivelor Regiei și implicit a Strategiei naționale și europene de dezvoltare durabilă, Consiliul de Administrație al RA A.F.D.J. Galați a fost preocupat permanent în pregătirea și fundamentarea unor decizii cu grad ridicat de obiectivitate, pentru alegerea celor mai bune variante ale proiectelor de investiții cu finanțare din surse proprii sau de la bugetul de stat și a soluțiilor optime de realizare a acestora.

Cheltuieli cu finanțare din surse proprii

Dintre cele mai importante investiții din surse proprii realizate în perioada supusă analizei, respectiv 2012 – 2016, amintim:

- Geamanduri fluviale de polipropilenă turnată prin centrifugare, cu lampă de semnalizare compactă cu panou solar, echipată cu AIS ATON TIP 3 încorporat în lampă (28 buc.)
- Sistem monitorizare și control al dragajului, monitorizare poziție dragaj
- Sistem monitorizare video zi noapte cu transmisie și stocare date pentru dana 16 port Galați
- Sonde singlebeam
- Radare
- Sistem monitorizare video zi-noapte cu transmisie și stocare date în Dana 14 Brăila - ACN Băila
- Servicii de analiză și consultanță tehnică în vederea achiziției a două pilotine maritime
- Proiect tehnic și de clasă tanc bunkeraj 500 tone
- Avizare Proiect tehnic tanc bunkeraj 500 tone + supraveghere
- Revizuire studiu de fezabilitate și reproiectare obiectiv de investiții "Complex Căi Navigabile Giurgiu"
- Achiziție casuță din lemn pentru Stația Semaforică Izvoarele
- Alimentare cu energie electrică Casuță din lemn + fundație -Stație Semaforică Izvoarele- ACN Călărași
- Achiziție pilotină maritimă

Cheltuieli cu finanțare din fonduri de la Bugetul de Stat

Dintre cele mai importante investiții din fonduri de la Bugetul de Stat derulate în perioada supusă analizei, respectiv 2012 – 2016, amintim:

- Realizare „Complex administrare căi navigabile Giurgiu” - 26.022 mii lei;
- Modernizare și re tehnologizare remorcher maritim multifuncțional cu clasă de gheață ”PERSEUS” – 6600 CP - 44.861,34 mii lei
- Achiziție Barjă tanc având capacitate de stocare de 500 t (600 mc) - 7.440 mii lei

- Baliză pentru măsurare și avertizare pentru nivel Beaufourt 7 maxim - 540 mii lei
- Achiziție Remorcher având zona de navigație maritimă GMDSS A2, până la 50 Mm față de țărm - 29.984 mii lei
- Achiziția a 2 Drage fluviale - 22.300 mii lei

Consiliul de Administrație al AFDJ RA Galați a avut în vedere permanent îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre pentru folosirea la capacitate maximă a potențialului fluviului Dunărea (parte integrantă a Coridorului Rin - Dunăre) prin dezvoltarea infrastructurii de cale navigabilă în scopul eliminării punctelor critice pentru navigație, optimizarea activităților de întreținere a condițiilor de navigație, implementarea sistemelor de calitate și dezvoltarea suportului tehnic și uman pentru realizarea activităților specifice administrației și implicarea în proiecte internaționale pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație.

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

Președinte, Bogdan MANEA: _____

Vicepreședinte, Profir IONIȚĂ: _____

Membru, Mircea-Răzvan CRISTEA: _____

Membru, Dănuț-Gabriel OFIȚERU: _____

Membru, Claudiu STRATULAT: _____

Membru, Stelian COJOCARU: _____

Membru, Julien Dorin ZAMFIR: _____

