

**CONSIGLIUL DE ADMINISTRATIE**  
**AL SOCIETATII TRANSLOC S.A.**  
**TÂRGU JIU**

**PLAN DE  
ADMINISTRARE**

**TRANSLOC S.A.**

**TÂRGU-JIU**

**2022-2026**

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>BENEFICIAR:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- SOCIETATEA TRANSLOC S.A. TÂRGU JIU</li> <li>- Adunarea Generală a Acționarilor<br/>SOCIETĂȚII TRANSLOC S.A. TÂRGU JIU</li> </ul>   |
| <b>ELABORAT:</b>   | <p>CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE<br/>AL SOCIETĂȚII TRANSLOC S.A. TÂRGU-JIU</p> <p>         - <b>Constantin Părău</b> - Președinte al Consiliului de Administrație<br/>         - <b>Pîrvulescu Victor</b> - administrator<br/>         - <b>Vasile Valentin Sichitiu</b> - administrator<br/>         - <b>Văcaru Marius-Emanoil</b> - administrator<br/>         - <b>Ceaușescu Mihai-Cosmin</b> - administrator       </p> |

## CUPRINS

|   |         |
|---|---------|
| 1. Introducere .....  | pag. 4  |
| 2. Cadrul legal .....   | pag. 7  |
| 3. Prezentarea și descrierea Societății Transloc S.A. Targu-jiu   | pag. 8  |
| 3.1. Prezentarea generală a societății .....  | pag. 8  |
| 3.1.1. Date de identificare .....   | pag. 9  |
| 3.1.2. Scurt istoric al transportului local din Targu-Jiu .....   | pag. 9  |
| 3.1.3. Obiectul de activitate .....   | pag. 9  |
| 3.1.4. Subvenționarea .....   | pag. 10 |
| 3.1.4.1. Subvenții pentru protecție socială .....   | pag. 10 |
| 3.1.4.2. Subvenții pentru activitatea de exploatare .....   | pag. 11 |
| 3.1.4.3. Subvenții pentru investiții .....  | pag. 11 |
| 3.1.5. Administrarea societății .....   | pag. 13 |
| 3.2. Structura și modificările de personal .....  | pag. 13 |
| 3.3. Situația parcului auto și a principalilor indicatori tehnici .....   | pag. 13 |
| 3.4. Analiza SWOT a activității Transloc S.A. ....  | pag. 15 |
| 3.5. Analiza activității economico-financiare .....   | pag. 17 |
| 3.5.1. Analiza rezultatului exercițiului .....  | pag. 17 |
| 3.5.2. Analiza principalelor venituri .....   | pag. 18 |
| 3.5.3. Analiza principalelor cheltuieli .....   | pag. 19 |
| 3.5.4. Analiza indicatorilor de sinteză .....   | pag. 19 |
| 4. Obiective generale pentru dezvoltarea durabilă serviciului de transport local de persoane. Considerente generale .....   | pag. 23 |
| 5. Obiective specifice planului de administrare .....   | pag. 24 |
| 5.1. Optimizarea programului de transport local, pentru ridicarea gradului de satisfacție și incredere a utilizatorilor serviciului public de transport local .....   | pag. 24 |
| 5.2. Înnoirea parcului de autobuze. Dotarea cu echipamente moderne de management al traficului, introducerea de sisteme noi de informare în stații a călătorilor și de dispecerizare, validare a legitimațiilor de călătorie, pentru eficientizarea utilizării capacitaților de transport ..... | pag. 25 |
| 5.3. Creșterea veniturilor din activități conexe .....  | pag. 25 |
| 5.4. Respectarea direcțiilor de dezvoltare a Municipiului Targu-Jiu și menținerea în permanență a legăturilor cu Primăria Municipiului Targu-Jiu și a celoralte instituții ale autorității locale și centrale .....   | pag. 26 |
| 5.5. Creșterea prestigiului societății, reducerea numărului de reclamații din partea beneficiarilor serviciilor prestate de aceasta .....   | pag. 26 |
| 6. Strategii de dezvoltare, investiții .....  | pag. 27 |
| 6.1. Strategii propuse pe durată mandatului .....   | pag. 27 |
| 6.2. Măsuri și aplicații avute în discuție cu Primăria Municipiului Targu-Jiu, în domeniul transportului public local .....   | pag. 27 |
| 7. Direcții de acțiune .....  | pag. 28 |
| 8. Performanțe operaționale și financiare ale operatorului .....  | pag. 29 |
| 9. Menținerea caracterului social al transportului urban de persoane .....  | pag. 29 |
| 10. Concluzii .....   | pag. 29 |
| Anexa 1. - Indicatori de performanță financiari/nefinanciari ai Consiliului de Administrație al Societății Transloc S.A. ....   | pag. 32 |

## **1. INTRODUCERE.**

Planul de administrare elaborat de Consiliul de Administrație al Societății TRANSLOC S.A. pe durata mandatului are la bază viziunea managerială a acestora, asupra perspectivelor de evoluție ale societății, fundamentată pe consolidarea proceselor de dezvoltare, modernizare și retehnologizare inițiate de societate în ultimii ani, având ca scop furnizarea de servicii de calitate pentru cetățeni, condiții de muncă adecvate pentru angajați, consolidarea poziției societății în contextul raportării la celelalte companii de profil din zonă și, nu în ultimul rând, majorarea valorii întreprinderii pentru a crește impactul pe care aceasta să îl aibă asupra tuturor factorilor implicați.

Într-un context general, orașele europene, chiar dacă sunt diferite în structură și număr de persoane, se confruntă în general cu aceleași dificultăți: schimbări climatice, ambuteiaje, poluare, insecuritate. Aceste dificultăți impun concentrarea cetățenilor Europei asupra dimensiunii urbane a politicilor din domeniul transporturilor și identificarea/aplicarea acelora inovatoare, a căror jumătate constă în depoluarea orașelor, fluidizarea intelligentă a transportului alături de accesibilizarea și securizarea sa.

Blocajele din calea unei mobilități urbane care să răspundă exigențelor actuale își pot afla că de eliminare prin eforturile concertate ale tuturor factorilor implicați și cu putere decizională, motive pentru care impulsul dat comunităților locale privind obligativitatea elaborării de planuri de mobilitate urbană durabilă, în perspectiva accesării de fonduri europene, va duce bineînțeles la dezvoltarea transportului public local de persoane ca măsuri ale descongestionării traficului urban, a stopării poluării, precum și a creșterii gradului și calității mobilității urbane.

Din perspectiva urbanistică, mobilitatea poate fi abordată ca o funcțiune urbană principală, având un rol și un impact considerabil asupra mediului înconjurător și a calității vieții.

De asemenea, este un subsistem al unui mare sistem urban, întreținând relații cu alte subsisteme.

Într-un oraș traficul și circulația sunt reprezentate ca două dintre cele mai importante caracteristici, întrucât afectează în același timp o concentrație foarte mare de populație.

În ceea ce privește mobilitatea urbană, la nivel european, există câteva opțiuni strategice cum ar fi:

- ameliorarea calitativă a transportului în comun;
- creșterea gradului de utilizare a tehnologiilor cu randament energetic ridicat;
- protejarea drepturilor celor care utilizează transportul în comun;
- stabilirea unor direcții de acțiune pentru protejarea zonelor verzi prin stabilirea de măsuri restrictive pentru transportul urban.

Toate aceste opțiuni implică responsabilitățile autorităților locale, regionale și naționale din domeniul vizat.

Din septembrie 2007, pentru țările Uniunii Europene există formulată o nouă „strategie urbană” care include o gamă variată de soluții potențiale și domenii în care Uniunea Europeană poate lua măsuri pentru combaterea creșterii aglomerației, poluării și

problemelor de siguranță din orașele europene. Această strategie dispune în prezent de un plan de acțiuni pentru creșterea mobilității urbane prin care este detaliat modul de transpunere în practică și se stabilesc responsabilitățile celor implicați.

Banca Mondială definește conducerea corporativă ca fiind un set de legi, norme, regulamente și coduri de conduită adoptate în mod voluntar, care permit unei firme să atragă resursele umane și materiale necesare activității sale și-i oferă totodată posibilitatea de a desfășura o activitate eficientă, care să genereze plus valoare pe termen lung pentru acționari, grupuri de interes și pentru societate în ansamblu.

Guvernanța corporativă este un ansamblu de practici ale Consiliului de Administrație și ale managementului executiv, exercitat cu scopul de a asigura direcțiile strategice de acțiune, atingerea obiectivelor propuse, gestiunea risurilor și utilizarea responsabilă a resurselor financiare.

În cadrul conceptului de guvernanță corporativă, un loc central îl ocupă transparența informației finanțier-contabile, întrucât ea stă la baza oricărui proces decizional și trebuie să sprijine diferite categorii de utilizatori în alegerea soluțiilor optime, fiind un vector explicativ, dar și anticipativ.

Pentru aceasta, informația finanțier-contabilă trebuie să fie de o anumită calitate, care poate fi apreciată prin timpul parcurs de informație de la emitent la utilizator, ritmicitatea ei, accesibilitate, actualitate, relevanță, credibilitate, comparabilitate etc. Informațiile finanțier-contabile de calitate și prompte contribuie la administrarea eficientă a întreprinderii și la creșterea valorii de piață a acesteia.

TRANSLOC S.A. este o întreprindere publică, al cărui capital social este deținut în intregime de Municipiul Targu-Jiu.

Fiind o întreprindere publică, TRANSLOC S.A. aplică atât Legea nr. 31/1990 a societăților comerciale, cât și regulile privind guvernanța corporativă prevăzute în cadrul OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

În acest context este necesară elaborarea unor proceduri interne legate de:

- Sistemul de control managerial;
- Controlul finanțier preventiv;
- Auditul public intern;
- Politicile contabile aplicate;
- Politicile de personal.

De asemenea sunt necesare și următoarele măsuri:

- Stabilirea de către Adunarea Generală a Acționarilor a indicatorilor de performanță, aceștia urmând a fi realizati de către conducerea executivă, în baza contractului de mandat;
- Actualizarea Planului de Management și a Contractului de Mandat ale conducerii executive a societății, în concordanță cu Planul de Administrare al Consiliului de Administrație.

Indicatorii de performanță sunt stabiliți de către Adunarea Generală a Acționarilor, pe perioada mandatului, în baza contractului de administrare, iar realizarea acestora se asigură de către conducerea executivă a societății, în baza contractului de mandat încheiat cu Consiliul de Administrație, urmând ca acesta să monitorizeze gradul de îndeplinire al

acestora.

Membrii Consiliului de Administrație intenționează ca pe durata mandatului pentru care au fost numiți, TRANSLOC S.A. TARGU-JIU să fie tratată de către toți partenerii societății din mediul economic și social ca o organizație profesionistă, competitivă și aliniată din punct de vedere al practicilor manageriale la cerințele și standardele de calitate ale Uniunii Europene.

Prin această lucrare s-a urmărit prezentarea celor mai utilizate și eficiente metode și tehnici de management, care să se adapteze la specificul activității Societății TRANSLOC S.A., cuantificarea măsurilor ce urmează a fi aplicate în cadrul strategiei de management elaborate și mai ales implementarea acestor măsuri, care urmează să influențeze pozitiv activitatea societății în viitor.

Pornind de la acest deziderat, ariile strategice de activitate ale companiei vor fi reprezentate de activitatea de prestări servicii din activitatea de transport de persoane (care generează practic valoarea adăugată pentru societate și contribuie la menținerea credibilității acesteia) și activitatea de investiții ca unică modalitate de a asigura competitivitatea cu companiile care operează pe piața de profil, un obiectiv strategic al TRANSLOC S.A. Targu-Jiu fiind acela al atragerii de noi surse financiare și fonduri direcționate către modernizarea companiei, creând astfel noi locuri de muncă, noi perspective de dezvoltare profesională și noi standarde de calitate pentru serviciile prestate și nu în ultimul rând respectarea normelor europene de mediu.

Transloc S.A. este o unitate specializată în domeniul transporturilor de persoane, operator de transport public local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, care prestează servicii publice, cu o largă experiență în domeniul său de activitate.

Activitatea de transport prestată de Transloc S.A. este o activitate relevantă în sectorul de utilitate publică, întrucât aceasta efectuează serviciu de transport public local de persoane prin curse pe raza teritorial-administrativă a municipiului Targu-Jiutrans, pe rute și cu programe de circulație prestabile.

Planul de administrare a Societății TRANSLOC S.A. pentru perioada mandatului 2022-2026 reprezintă un instrument de planificare strategică a politicii de administrare a TRANSLOC S.A., fiind ca atare un document de referință, atât pentru echipa managerială, cât și pentru toți salariații Societății, din momentul aprobării și aducerii acestuia la cunoștința salariaților.

Planul strategic în cadrul Transloc S.A., presupune un sistem complex și coerent de etape și proceduri ce trebuie parcursă într-o anumită succesiune, structurarea acestuia urmând să includă urmatoarele etape:

- definirea noțiunilor și conceptelor cu care se va opera în cuprinsul acestei lucrări: eficiență, economicitate, eficacitate, competitivitate, management, strategie, viziune etc.-definirea mai clară a misiunii societății Transloc S.A. pentru urmatorii 4 ani, pe baza unei noi viziuni strategice;

- analiza stării actuale a societății, pe baza prezentării activității și indicatorilor economico-financiari pe ultimii 4 ani;

- identificarea, stabilirea și detalierea politicilor generale și specifice ale

societății, care se concretizează prin programul sau planul anual al întreprinderii și prin programele speciale pe anumite domenii: marketing, producție, servicii, finanțier, resurse umane etc.;

- stabilirea obiectivelor strategice și a țintelor de atins;
- evaluarea mediului extern: concept, componente și trăsături;
- evaluarea mediului intern: concept și structura, analiza potențialului societății, în interconexiune cu mediul competitiv al acesteia (Modelul SWOT);
- elaborarea planului de management pe baza examinării perspectivelor de dezvoltare a societății și cuantificarea acestora;
- stabilirea alternativelor viitoare și compararea acestora;
- implementarea strategiei;
- evaluarea și controlul strategiei.

Scopul urmărit în continuare de managementul societății și de Autoritatea Administrației Publice Locale, este eficientizarea activității de transport de persoane în municipiu, prin creșterea fluenței, vitezei de circulație și a capacitatii de transport, precum și utilizarea eficientă a fondurilor destinate activității de exploatare specifice.

Având în vedere scopurile menționate anterior, Planul de administrare devine principalul document strategic al Transloc S.A., care integrează atât principiile directoare privind administrarea societății în perioada 2022-2026, cât și obiectivele fundamentale, țintele de performanță și prioritățile strategice definite la nivelul același orizont calendaristic.

## **2. CADRUL LEGAL.**

- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 ale cărei norme de aplicare au fost aprobată prin Ordinul nr. 353/2007 al Ministerului Internelor și Reformei Administrative a stabilit cadrul juridic privind înființarea, autorizarea și organizarea, gestionarea și finanțarea serviciilor de transport public local;
- Ordonanța 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, (republicată);
- Legea nr. 52/2003 privind transparenta decizională în administrația publică;
- Hotărârea de guvern nr. 123/2002 - Norma metodologică de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public ;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, actualizată;
- Ordinul nr. 980 al MTI din 30.11.2011 pentru aprobarea Normelor metodologice 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. 2 din 12.07.2001 (actualizată) privind regimul juridic al contraventțiilor;
- Regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public local și Caietul de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local aprobat prin Ordinul 972/2007 al

Ministerul Transporturilor;

- Ordinul nr. 263 din 06.12.2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, emitent: A.N.R.S.C.;

- Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobat prin Ordinul nr.272/2007 al A.N.R.S.C.

Nu în ultimul rând, Planul de Administrare a Societății TRANSLOC S.A. se raliază la principiile de acțiune pentru serviciile publice de transport, care se consideră a fi valabile, necontradictorii, relativ invariabile în timp și complementare, în raport cu următoarele principii de bază:

- principiul universalității serviciilor publice;
- principiul transparenței și profesionalismului operațiunilor organizatorice comerciale în sistemul serviciilor de gospodărie comună;
- principiul eficienței economice;
- principiul restrukturărilor și modernizărilor fără costuri excesive;

principiul dezvoltării economico - sociale locale și regionale cu dezvoltarea și modernizarea sistemului serviciilor publice de gospodărie comună

Societatea deține pentru funcționarea în conformitate cu legislația în vigoare, licențe și autorizații, după cum urmează:

- Licență de transportator public de persoane Nr. 1062525 / 20.03.2017 eliberată de Autoritatea Rutieră Română valabilă până la data de 20.03.2027;
- Autorizația de mediu nr 25/07.03.2022 eliberată de Agenția pentru Protecția Mediului Târgu-Jiu; valabilitate anula pe baza de viza .
- Certificat constatator cu privire la indeplinirea condițiilor de funcționare specifice pentru fiecare autoritate publică , activitatea declarata, incadrata in clasa CAEN : 4520, 4531, 4931, 4941, 5210, 5221, 6820, 7120, 8129, 8299 emis la data de 21.09.2022 și eliberat de Oficiul Registrului Comerțului Gorj în baza declarației înregistrată sub nr. 36846 din 19.09.2022;
- Autorizația sanitară de funcționare Nr. 001333 / 14.12.1999 eliberată de Ministerul Sănătății și Familiei DSP Targu-Jiu;
- Autorizație Tehnică a Atelierului de inspecții tehnice periodice 620 / 13 /17.08.2021 eliberată de Registrul Auto Român valabilă până la data de 20.08.2023;
- Autorizație Tehnică a Atelierului de reparații 19618 / 07.03.2017 eliberată de Registrul Auto Român valabilă până în luna septembrie 2023 cu valabilitate anuala pe baza de viza;

### **3. PREZENTAREA ȘI DESCRIEREA SOCIETĂȚII TRANSLOC S.A.**

#### **3.1. PREZENTAREA GENERALĂ A SOCIETĂȚII.**

##### **3.1.1. Date de identificare.**

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Denumirea societății:              | Transloc S.A.  |
| Sediu social:                      | Targu-Jiu, Str. Zambilelor , Nr. 12,<br>jud. Gorj              |
| Telefon/fax:                       | 0353 801030  |
| Forma juridică:                    | Persoană juridică română                                       |
| Actul de înființare:               | Societate pe acțiuni cu capital integral de stat               |
| Contract de delegare a gestiunii   | H.C.L nr. 23/16.03.1998 a municipiului Tg-Jiu                  |
| Certificat de înmatriculare        | Nr. 29594/05.07.2019   |
| la Oficiul Registrului Comerțului: | J18/214/1998   |
| Cod unic de înregistrare:          | RO 10682703  |
| Obiectul principal de activitate:  | Transporturi urbane, suburbane și metropolitane<br>de călători |
| Capital social la 31.12.2017:      | 4671992,50 lei   |
| Număr acțiuni nominative           | 1868797 acțiuni  |
| Valoare nominală acțiune           | 2,5 lei  |

##### **3.1.2. Scurt istoric al transportului local din Târgu-Jiu.**

S.C. TRANSLOC S.A. a fost înființată la data de 08.06.1998, ca operator local unic în domeniul transportului în comun în Municipiul Tg-Jiu .

Societatea este înscrisă la Registrul Oficiului Comerțului Gorj sub nr. J18/214/1998 și funcționează în baza Legii 31/1992 modificată și republicată.

Are ca acționar unic, Consiliul Local al Municipiului Tg-Jiu și un capital social subscris și integral vărsat de 4671992,50 lei.

Domeniul principal de activitate al S.C. TRANSLOC S.A. stabilit prin cod CAEN nr. 493 îl constituie „Alte transporturi terestre de călători”, având ca activitate principală stabilită prin cod CAEN nr. 4931 „Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători”, în baza acestuia, unitatea efectuând transportul în comun de persoane, cu autobuze și troleibusă, pe teritoriul municipiului Tg-Jiu.

Ca activități secundare societatea execută: prestări servicii stație I.T.P., (Inspecții tehnice periodice), închiriere spații pentru aplicarea de module publicitare autoadezive pe mijloacele de transport, închiriere spații pe stâlpuri rețelei electrice de troleibuz pentru susținere de module publicitare și cabluri de fibră optică, de asemenea prestări servicii privind activitatea de ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor parcate neregulamentar pe teritoriul Municipiului Tg-Jiu..

Până în prezent, societatea și-a menținut obiectul principal de activitate în condițiile stabilite prin statut.

Realizarea unei infrastructuri moderne a sistemului public de transport în comun, poate contribui la îmbunătățirea nivelului de trai al locuitorilor Municipiului Tg-Jiu.

### **3.1.3. Obiectul de activitate.**

**Obiectul principal de activitate conform statutului societății este:**

- transportul de persoane cu autobuze și troleibusu prin curse regulate în Municipiul Târgu-Jiu;
- transportul de persoane cu autobuze prin curse regulate speciale în Municipiul Târgu-Jiu;
- executarea de lucrări de întreținere și reparații auto, verificări tehnice periodice pentru parcul propriu și terți;

### **3.1.4. Subvenționarea.**

Modul de subvenționare a tarifului de transport public se face conform Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 și a Ordonanței 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, în limita fondurilor alocate de la bugetul local pentru această activitate.

Astfel modalitatea de acordare a subvenției (sub forma de subvenții pentru cheltuieli de exploatare, facilități acordate diferitelor categorii de persoane, investiții) este cea prevăzută în Hotărârea Consiliului local al municipiului Targu-Jiu, care conține următoarele:

#### **3.1.4.1. SUBVENȚII PENTRU PROTECȚIE SOCIALĂ.**

Protecția socială se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare ale Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, ale Ordonanței nr. 97 din 30 august 1999 (republicată) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, Regulamentul 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 Privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călătorie, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Legea 227/2015 privind *Codul fiscal* cu Normele metodologice de aplicare a acesteia nr.1/06.012016 și conform hotărârilor Consiliului local al municipiului Targu-Jiu.

**Subvențiile acordate ca și diferență de tarif acordate pînă la valoarea integrală a titlurilor de călătorie și abonamenteelor acordate pe baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în Municipiul Tg-Jiu nr. Nr. 29594/05.07.2019 cu o valabilitate de 5 ani.**

Pentru solicitarea acestor subvenții se va depune la Primăria Municipiului o Notă de fundamentare și / sau documente justificative cu valoarea totală a subvenției diferență

de preț / gratuități, care să fie însoțită de anexe privind elementele de calcul, avându-se în vedere categoriile și numărul persoanelor beneficiare, totalul biletelor, abonamentelor și legitimațiilor eliberate.

Aceste subvenții sunt aferente veniturilor realizate de societatea de transport, sunt considerate subvenții aferente cifrei de afaceri și sunt purtătoare de T.V.A., deoarece sunt legate direct de preț, așa cum este prevăzut la Art. 286. alin. (1), lit.a) din *Codul fiscal* și potrivit Normelor metodologice de aplicare conform HG 1/06.01.2016, care precizează următoarele:

*„30. (1) Potrivit art. 286 alin. (1) lit. a) din Codul fiscal, subvențiile legate direct de prețul bunurilor livrate și/sau al serviciilor prestate, se includ în baza de impozitare a taxei. Sunt luate în considerare subvențiile primite de la bugetul de stat, bugetele locale, bugetul Uniunii Europene sau de la bugetul asigurărilor sociale de stat. Exigibilitatea taxei pe valoarea adăugată pentru aceste subvenții intervine la data fincasării lor de la bugetul de stat, bugetele locale, bugetul Uniunii Europene sau de la bugetul asigurărilor sociale de stat. Se consideră că subvenția este legată direct de preț dacă se îndeplinește cumulativ următoarele condiții:*

a) subvenția este concret determinabilă în prețul bunurilor și/sau al serviciilor, respectiv este stabilită pe unitatea de măsură a bunurilor livrate și/sau a serviciilor prestate, în sume absolute sau procentuale;

b) cumpărătorii trebuie să beneficieze de subvenția acordată furnizorului/prestatorului, în sensul că prețul bunurilor/serviciilor achiziționate de acestia trebuie să fie mai mic decât prețul la care aceleși produse/servicii s-ar vinde/presta în absența subvenției.”

### 3.1.4.2. Compensatiapentru activitatea de transport

Modalitatea de acordare a compensației de către Autoritatea Contractanta , respectiv Consiliul local, alocata pentru acoperirea cheltuielilor de transport public local de persoane este acordate pe baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local in Municipiul Tg-Jiu nr. Nr. 29594/05.07.2019 .

Compensatia se solicita Autoritatii Contractante pe baza Raportului Lunar de constatare intocmit de catre operator pina la data de 10 a lunii urmatoare celei pentru care se plateste compensatia calculata dupa urmatoarea formula :

Compensatia pentru efectuarea Obligatiilor de serviciu public = Cheltuieli de exploatare + Profit rezonabil - Venituri ale Operatorului asociate Obligatiei de serviciu public.

$$C=CE+Pr-V$$

C-reprezinta Compensatia

CE- reprezinta cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligatiilor de serviciu public, calculate dupa urmatoarea formula :

(C unitar x Km), unde

C unitar reprezinta costul in lei stabilit pe Km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit anexei 10.1 parte integranta a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local in Municipiul Tg-Jiu nr. Nr.

29594/05.07.2019 .

Km reprezinta numarul de km efectivi realizati de mijloacele de transport ale operatorului in luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite in Programul de transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport.

Astfel :

$$CE = (c \text{ unitar troleibuze} \times \text{km troleibuze}) + (c \text{ unitar autobuze} \times \text{km autobuze})$$

Pr- reprezinta profitul rezonabil al operatorului, reprezentind o rata de rentabilitate a capitalului normala pentru sectorul de activitate de transport public si care tine seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat si stabilit anual de catre Autoritatea Contractanta si se va aplica la total cheltuieli eligibile CE.

V- reprezinta totalitatea veniturilor generate in legatura cu prestarea Serviciului de transport public local de catre Operator, pentru luna pentru care se acorda Compensatia, respectiv :

- venituri din activitatea de vinzare a titlurilor de calatorie la care operatorul este indreptatit ;
- venituri din alte activitati legate de prestarea Serviciului de transport public local ;
- orice alte venituri obtinute de catre Operator in legatura cu prestarea Serviciului de transport public local ;

- Depunerea lunar a unei Raport lunar de constatare calculat pe baza anexei 8.1 parte integranta a contractului de delegare a gestiunii, documente agreate si semnate de Autoritatea Contractanta si a actelor justificative care demonstreaza efectuarea cheltuielilor solicitate a fi compensate aferente transportului public efectuat pe raza municipiului Târgu-Jiu, excluzând transportul public de persoane pre orășenesc .

- Compensatia pentru acoperirea de cheltuieli aferente transportului public pe raza municipiului Targu-Jiu se acordă doar după solicitarea integrală a subvenției diferență de preț / gratuități pentru categoriile defavorizate, cât și după evidențierea integrală a veniturilor realizate de societate.

- Subvenția pentru acoperirea de cheltuieli se acordă în limita maximă a subvențiilor totale prevăzute a fi acordate de municipalitate transportului public local de persoane, conform bugetelor anuale aprobate .

Sumele aprobate in Bugetul de venituri și cheltuieli a municipiului Targu-Jiu acordate cu titlu de diferențe de tarif si de Compensare vor fi aprobate de Consiliul Local in functie de estimarile initiale si vor putea fi supuse rectificarii ulterioare de buget, in vederea asigurarii necesarului de sume pina la sfirsitul anului.

Această adresă de solicitare a subvenției pentru acoperirea cheltuielilor va fi însoțită de balanță de verificare contabilă a perioadei la care se referă solicitarea acesteia, de notele de calcul detaliate pe categorii de cheltuieli cuprinzând acte justificative care demonstrează efectuarea cheltuielilor solicitate a fi subvenționate și forma de prezentare a algoritmului de calcul.

Acste subvenții de exploatare pentru acoperirea de cheltuieli sunt scutite de T.V.A., așa cum prevede Art.286 alin (1) lit a) din Codul Fiscal, normele de aplicare aprobată prin HG 1/06.01.2016, care precizează următoarele:

*30. (2) Nu se cuprind în baza de impozitare a taxei subvențiile sau alocațiile primite de la bugetul de stat, de la bugetele locale, de la bugetul comunitar sau de la bugetul asigurărilor sociale de stat, care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la alin. (1), respectiv subvențiile care sunt acordate pentru atingerea unor parametri de calitate, subvențiile acordate pentru acoperirea unor cheltuieli sau alte situații similare."*

Fondurile acordate cu titlu de compensație vor fi aprobată în bugetul municipiului Târgu-Jiu în funcție de estimările inițiale și de resursele existente și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la finele anului.

### **3.1.4.3. SUBVENȚII PENTRU INVESTIȚII.**

Legea 92/10.04.2007 Art. 17 alin. (1) privind serviciile de transport public local, precizează:

*"ART. 17 (1) Consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București au următoarele atribuții: ...*

*k) finanțarea sau, după caz, contractarea ori garantarea, în condițiile legii, a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciilor de transport, precum și înființarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și extinderea sistemului de transport public local aparținând patrimoniului unităților administrativ-teritoriale;*

Fondurile acordate cu titlu de subvenții de investiții vor fi aprobată în bugetul Municipiului Târgu-Jiu.

Ordinului 1802 / 2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare, precizează:

*pct. 394. - (1) - Subvențiile aferente activelor reprezintă subvenții pentru acordarea cărora principala condiție este ca entitatea beneficiară să cumpere, să construiască sau să achiziționeze active imobilizate.*

*pct. 402. ... - 2) - Subvențiile pentru active, inclusiv subvențiile nemonetare la valoarea justă, se înregistrează în contabilitate ca subvenții pentru investiții și se recunosc în bilanț ca venit amânat (contul 475 "Subvenții pentru investiții"). Venitul amânat se înregistrează ca venit curent în contul de profit și pierdere pe măsura înregistrării cheltuielilor cu amortizarea sau la casarea ori cedarea activelor.*

Modalitatea de acordare de către Consiliul Local a subvențiilor alocate pentru investiții este următoarea:

- se va depune la Primăria Municipiului o adresa de solicitare a subvenției, însoțită de documentele justificative care demonstrează cumpărarea, construirea ori achiziționarea activelor imobilizate respective.

### **3.1.5. Administrarea societății.**

Începând cu data de 23.11.2022 și ulterior, administrarea societății este asigurată de către:

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Pârău Constantin         | - președinte |
| Sichitiu Vasile Valentin | - membru     |
| Pirvulescu Victor        | - membru     |
| Văcaru Marius-Emanoil    | - membru     |
| Ceaușescu Mihai-Cosmin   | - membru     |

În prezent reprezentanți acționarului unic, Municipiul Targu-Jiu în A.G.A. sunt numite 2 persoane și anume: Dl. DAVID EMILIAN-GEORGE și Dl. SLIVILESCU ION.

### **3.2. STRUCTURA ȘI MODIFICĂRILE DE PERSONAL**

La data de 30.11.2022 societatea are un număr de 134 persoane cu contract de munca activ cu urmatoarea structura :

Structura personalului la 30.11.2022 pe compartimente a fost următoarea:

|   |            |                   |
|---|------------|-------------------|
| - CONDUCERE (3 cu mandate de conducere)           | - 3 pers.  | %                 |
| - Compartiment exploatare                         | - 78 pers. | %                 |
| - Compartiment reparatii si intretinere           | - 29 pers. | %                 |
| - Compartiment ridicari auto                      | - 12 pers. | %                 |
| - Compartiment ITP si siguranta circulatiei       | - 1 pers.  | %                 |
| - Compartiment achizitii publice si aprovizionare | - 2 pers.  | %                 |
| - Compartiment juridic                            | - 1 pers.  | %                 |
| - Compartiment contabilitate                      | - 2 pers.  | %                 |
| - Compartiment casierie                           | - 4 pers.  | %                 |
| - Compartiment resurse umane                      | - 1 pers.  | %                 |
| - Compartiment secretariat                        | - 1 pers.  | %                 |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>134</b> | <b>pers. 100%</b> |

### **3.3. SITUAȚIA PARCULUI AUTO ȘI A PRINCIPALILOR INDICATORI TEHNICI.**

La data de 30.11.2022 structura pe tipuri, a parcui de transport auto de persoane, a fost următoarea:

A. În funcțiune :

- 11 troleibuze marca Solaris;
- 20 autobuze (6 marca Scania, 5 marca Eurobus, 8 marca Van Hool, 1 marca MAN)
- 1 microbuz marca Ivec

- 2 autospeciale de intervenții la rețeaua electrică de contact pentru troleibuze
- 1 autoutilitara pentru interventii marca OPEL
- 13 autoturisme (10 marca DACIA Logan, 1 VW, 2 SMART)

B. In parcul recec/ nefunctionale :

- 1 camion remorcher;
- 6 autobuze marca DAC, ROMAN

Capacitatea actuală totală de transport este de 3.000 locuri pe scaune și în picioare.

Pînă la data de 30.11.2022 au fost transportați un număr estimat de 2950890 de călători și au fost efectuați un număr de 1008753 km.

Transportul călătorilor s-a făcut pe 8 trasee aprobată de catre Consiliul Local .

Tinând cont de faptul că nivelul economic și social al unui oraș se reflectă și în calitatea serviciului de transport local de persoane, este oportună elaborarea unei strategii pentru serviciul de transport local de călători, având la bază analiza situației existente. Astfel se pot crea scenarii de modernizare și dezvoltare a acestui serviciu care să determine luarea unor importante decizii cu privire la direcțiile de analiză pentru Municipiul Târgu-Jiu.

Această analiză pleacă de la ideea că serviciul de transport local este un serviciu de utilitate publică influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetățean.

Transportul local este foarte sensibil la orice modificări ale structurii economice și sociale ale unui oraș.

Prevederile standardului ISO 9001/2015 așează clientul în centrul oricărei activități, iar nivelul calitativ al acestei activități trebuie să primeze. Furnizarea serviciului de transport local de persoane oricărui cetățean, indiferent de vîrstă, origine socială, sex, etnie, etc., de o manieră performantă și nediscriminatorie, reprezintă o condiție necesară pentru îndeplinirea obligațiilor asumate de România în calitate de stat membru al Uniunii Europene.

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public actuală este parte componentă a dezvoltării durabile a Municipiului Târgu-Jiu prin oferirea de servicii economice și sociale tuturor locuitorilor comunității fără compromiterea viabilității sistemelor naturale, sociale și economice.

Prezentul plan plasează serviciul de transport în sfera activităților de interes economic local, asa cum sunt ele definite de Carta Albă a Politicii de Transport în Europa. Această Cartă definește conceptul European de transport, cu referire la transportul local, având la bază următoarele obiective:

- descentralizarea serviciilor publice și preluarea lor de către autoritățile locale pentru asigurarea unei calități corespunzătoare cerințelor populației;
- extinderea serviciului de transport local și pentru zona preurbană, mărind astfel gradul de acces al populației la acest serviciu;

- restructurarea mecanismelor de protecție socială prin facilități acordate persoanelor defavorizate și unor categorii sociale;
- promovarea principiilor economice de piață, cu asigurarea climatului corespunzător unei concurențe loiale;
- realizarea de facilități pentru transportul public local, pentru descurajarea transportului individual;
- instituționalizarea creditului local, ca mod de finanțare a modernizării serviciului de transport local;
- promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane.

### **3.4. ANALIZA SWOT A ACTIVITĂȚII TRANSLOC S.A.**

Elaborarea unei strategii care urmărește eficientizarea activității societății, impune realizarea unei panorame asupra punctelor slabe și a celor forte ale societății, care se poate realiza prin intermediul analizei SWOT.

Acronimul SWOT se referă la punctele forță (Strengths), punctele slabe (Weaknesses), oportunități (Opportunities) și amenințări (Threats).

*Punctele forță* se referă la mediul intern și reprezintă resursele și capacitatele de care societatea dispune și care sunt superioare celor deținute de alte societăți similare.

*Punctele slabe* se referă la mediul intern și reprezintă resursele și capacitatele insuficiente sau de o calitate inferioară celor deținute de alte societăți similare.

*Oportunitățile* se referă la mediul extern și reprezintă suma evoluțiilor favorabile ale mediului extern societății, care poate îmbrăca forme extrem de diferite plecând de la schimbările legislative, integrarea europeană și posibilitatea oferită comunității de a se dezvolta într-o formă superioară pe ansamblu sau pe domenii de interes.

*Amenințările* se referă la mediul extern și reprezintă evoluții defavorabile ale acestuia privite în ansamblu, care pot îmbrăca forme extrem de diferite, plecând de la schimbările de mentalitate, lacunele legislative și evoluții economice negative sau instabile care afectează capacitatea societății de a atinge obiectivele strategice pe care și le-a propus.

## Analiza SWOT a activității TRANSLOC S.A.

| Puncte forte (Strengths)   | Puncte slabe (weaknesses)  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- funcționează în conformitate cu legislația în vigoare privind: dreptul de funcționare; dreptul social; dreptul comercial;</li> <li>-deține în administrare directă mijloacele de transport, terenurile, clădirile, utilajele necesare executării serviciului de transport de persoane aparținând domeniului public al municipiului Targu-Jiu;</li> <li>- societatea este dotată cu mijloace de transport pentru transport public de persoane adaptate cerintelor legale;</li> <li>- forța de muncă calificată, cu mare experiență în domeniu (specializată pe profilul de activitate al societății), demonstrând competență și responsabilitate profesională, ceea ce face posibilă continuarea în condiții de eficiență a activității;</li> <li>- societatea are o veche tradiție în domeniul transportului de persoane;</li> <li>- soliditatea relațiilor cu beneficiarii, societatea având clienți tradiționali;</li> <li>- servicii competitive, societatea deține o poziție bună pe piață specifică serviciilor prestate;</li> <li>- existența unei piețe formate pentru serviciile societății;</li> </ul> <p>management interesat în găsirea unor căi concrete pentru continuarea activității în condiții de eficiență, eficacitate și economicitate;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- societatea este cel mai important prestator de servicii de transport de persoane din municipiul Targu-Jiu deținând exclusivitate pentru transport de persoane pe teritoriul administrativ al municipiului;</li> <li>- deține licențe pentru: transport, vehicule și pentru traseele locale.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- segment de piață determinat, fără posibilități mari de extindere;</li> <li>- surse de finanțare reduse pentru dotarea corespunzătoare în vederea modernizării parcului de transport public de persoane;</li> <li>- vechimea și uzura relativ mare a parcului de mijloace de transport din dotare.</li> <li>- Salarizare mica și în neconcordanță cu responsabilitățile avute de diferitele segmente care compun transportul public local;</li> <li>- nivelarea salariilor angajatilor odata cu creșterea salariului minim pe economie;</li> <li>- migrația personalului din cauza salarizării mici;</li> <li>- legislație restrictivă cu privire la posibilitatea majorării salarizării;</li> </ul> |

| Oportunități (opportunities)   | Amenințări (threats)   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- strategia de dezvoltare a transportului dezvoltat la nivel național și European;</li> <li>- posibilitatea de accesare fonduri europene în ceea ce privește achiziția de autobuze electrice, hibride,</li> <li>- posibilitatea de accesare fonduri europene în ceea ce privește gradul de eficientizare energetică a cladirilor administrative și tehnice ale societății;</li> <li>- posibilitatea de accesare fonduri europene în ceea ce privește creșterea gradului de informatizare a societății, printr-o dispecerizare modernă, e-ticketing;</li> <li>- posibilitatea de a perfecționa personalul societății în urma unor diferite cursuri organizate prin finanțare europeană-</li> <li>- extinderea Parcului Industrial care duce la creșterea nevoii de transport, care să fie asigurată de Transloc</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dezvoltarea rapidă a transportului cu autoturismele personale;</li> <li>- cadru legislativ ambiguu</li> <li>- criza economică;</li> <li>- creșterea populației cu venituri reduse sau fără venituri (pensionari, șomeri);</li> <li>- concurența efectuată de companiile de transport județean și, care, la intrarea în municipiu, efectuează în mod ilegal transport urban.</li> <li>- Cursele efectuate de anumiți transportatori în mod ilegal, fără licențe de traseu</li> </ul> |

Eliminarea sau reducerea punctelor slabe presupune stabilirea unei strategii coerente și a unor direcții de acțiune care să fie adecvate și adaptate obiectivelor companiei, mediului în care se desfășoară activitatea.

### 3.5. ANALIZA ACTIVITĂȚII ECONOMICO-FINANCIARE.

Situatiile financiare anuale sunt destinate să satisfacă nevoile comune de informare ale utilizatorilor interni și externi. Informațiile oferite de situațiile financiare trebuie să reproducă fidel realitatea tranzacțiilor și evenimentelor survenite pe parcursul perioadei de raportare, dar și să furnizeze informații prin care să se poată aprecia eficiența managementului în gestionarea resurselor entității, a surselor de finanțare disponibile, riscurile la care entitatea este expusă prin acțiunea factorilor de mediu sau prin acțiunea managerilor.

Situatiile financiare au fost supuse auditului statutar în conformitate cu Art. 47 din O.U.G. 109 / 30.11.2011. La 31.12.2021, auditul statutar a fost efectuat de către SC AUDITSERV PROIECT SRL , reprezentata legal de d-na Popescu Lavinia Filofteia, în baza contractului nr. 3471/04.12.2019.

### **3.5.1. Analiza rezultatului exercițiului.**

Rezultatul exercițiului reprezintă indicatorul de sinteză cel mai reprezentativ privind situația economico-financiară pentru orice unitate economică. El se determină ca diferență dintre veniturile realizate din orice sursă de o întreprindere și cheltuielile efectuate pentru realizarea acestora într-un exercițiu finanțier:

$$\text{Rezultatul exercițiului} = \text{Total venituri} - \text{Total Cheltuieli}$$

În perioada analizată firma a înregistrat profit. Evoluția rezultatului exercițiului în perioada analizată se prezintă astfel:

**Tabel nr. 1. Evoluția rezultatului exercițiului în perioada 01.01.2018 – 31.12.2021**

- Mii lei -

| Indicatori                        | 2018 | 2019  | 2020  | 2021  |
|-----------------------------------|------|-------|-------|-------|
| 1. Venituri totale                | 8772 | 10194 | 10792 | 11942 |
| 2. Cheltuieli totale              | 8751 | 9696  | 10459 | 11401 |
| 3. Impozit profit                 | 3    | 78    | 43    | 83    |
| 4. Rezultatul net al exercițiului | 21   | 420   | 333   | 458   |

*Sursa: prelucrare pe baza situațiilor financiare*

Din tabelul prezentat se observă că TRANSLOC S.A. a înregistrat profit în perioada analizată, lucru care poate însemna o bună gestionare a resurselor. Analizând cele două structuri ale rezultatului se poate constata că, în perioada analizată, atât veniturile realizate, cât și cheltuielile efectuate au avut o evoluție fără modificări semnificative, astfel încât rezultatul exercițiului este pozitiv în perioada analizată.

Pentru a explica în detaliu evoluția rezultatului trebuie să analizăm structurile de venituri realizate și cheltuielile efectuate pentru realizarea acestora.

### **3.5.2. Analiza principalelor venituri.**

Veniturile reprezintă creșteri ale beneficiilor economice înregistrate pe parcursul perioadei contabile sub formă de intrări sau creșteri ale activelor sau descreșteri ale datoriilor, care se concretizează în creșteri ale capitalurilor proprii, altele decât cele rezultate din contribuții ale acționarilor. Principalele venituri realizate de societate sunt veniturile aferente cifrei de afaceri netă.

Cifra de afaceri netă reprezintă totalitatea veniturilor realizate din livrările de bunuri și prestările de servicii și alte venituri din exploatare, mai puțin reducerile comerciale acordate clienților. Prin reglementările contabile în vigoare în cifra de afaceri se mai includ și veniturile din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri.

Observăm că în perioada analizată cifra de afaceri are un trend aleator, infuția semnificativă fiind dată de componența subvenției, astfel subvenția pentru diferența de preț (purtătoare de TVA), acordată în detrimentul subvenției pentru cheltuieli de exploatare (nepurtătoare de TVA).

În perioada imediat următoare se vor căuta soluții de finanțare în vederea achiziționării de mijloace de transport noi, mai performante din punct de vedere al dotărilor, al consumului de combustibil și al capacitatei optime de transport de călători, ca atare componebta de subvenții pentru investiții va avea o pondere semnificativă (la nivelul amortizarii investițiilor respective).

Felul subvențiilor, valoarea, precum și metodologia de calcul a acestora sunt reglementate prin hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Targu-Jiu.

Se realizează delimitarea activității aferentă transportului urban de persoane de activitatea aferentă transportului de persoane prin curse speciale.

$$\frac{\text{Venituri din transport urban}}{\text{Venituri totale din transport}} = \frac{\text{Total km efectiv realizați}}{\text{Km efectiv realizati în interior municipiu}}$$

În condițiile în care se pune accent pe întărirea disciplinei financiare la nivelul operatorilor economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, existând riscul diminuării resurselor bugetare primite, managementul firmei trebuie să-și pună întrebarea posibilității acoperirii risurilor ce decurg din neplata subvențiilor de exploatare în viitor, sens în care se va căuta diminuarea consumurilor alocate kilometrilor efectiv realizați.

### 3.5.3. Analiza principalelor cheltuieli.

Cheltuielile reprezintă diminuări ale beneficiilor înregistrate pe parcursul perioadei contabile sub formă de ieșiri sau scăderi ale valorii activelor sau creșteri ale datoriilor, care se concretizează în reduceri ale capitalurilor proprii altele decât cele rezultate din distribuirea acestora către acționari.

Altfel spus, cheltuielile entității reprezintă valori plătite sau de plătit pentru consumul de stocuri și servicii prestate, cheltuieli de personal, executarea unor obligații legale sau contractuale etc.

În categoria cheltuielilor se mai includ și pierderile rezultate sau ca urmare a activității curente a entității, provizioanele, amortizările și ajustările pentru deprecieră sau pierdere de valoare.

Pentru a face o analiză detaliată a cheltuielilor trebuie să prezintăm structura acestora în perioada analizată.

**Tabel nr. 2. Structura cheltuielilor în perioada 01.01.2018 - 31.12.2021**

- Mii lei-

| Indicator                   | 2018         | 2019        | 2020         | 2021         |
|-----------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| 1. Cheltuieli de exploatare | 8751         | 9696        | 10459        | 11401        |
| 2. Cheltuieli financiare    |              |             |              |              |
| 3. Cheltuieli extraordinare |              |             |              |              |
| <b>Total cheltuieli</b>     | <b>8.751</b> | <b>9696</b> | <b>10459</b> | <b>11401</b> |

*Sursa:* prelucrare pe baza situațiilor financiare

Cheltuielile cu materiile prime, materiale consumabile aferente subvențiilor de exploatare sunt contrabalansate, conform format bilant, la venituri.

### **3.5.4. Analiza indicatorilor de sinteză.**

#### **a. Analiza productivității muncii.**

Productivitatea muncii se exprimă ca raport între veniturile realizate în cursul exercițiului (venituri din exploatare sau cifră de afaceri) și numărul mediu de salariați.

Vom considera în analiză veniturile din exploatare totale și vom calcula productivitatea medie a muncii lunată.

Productivitatea muncii = Venituri totale/(număr mediu de salariați\*12luni)

Numărul de salariați este numărul total de salariați (personal), existent în evidențele unității, angajat pe bază de contract de muncă sau pe bază de documente generatoare de drepturi și obligații pentru ambele părți.

Productivitatea reprezintă capacitatea muncii de a crea o anumită cantitate de valori de întrebuințare într-o unitate de timp reflectând în ultimă instanță eficiența cu care este cheltuită o cantitate de muncă.

Analiza productivității muncii trebuie corelată cu dinamica cheltuielilor salariale.

Cheltuielile salariale sunt cheltuielile ocasionate de plata salariilor către angajații unității.

Creșterea sau diminuarea nivelului salariilor se mai poate datora măririi numărului de angajați și a modificării structurii salariaților, în sensul că ponderea salariaților cu studii medii și superioare sau gradul de calificare al salariaților se modifică, ori respectarea contractului colectiv de muncă pe componenta sporuri la salariul de bază, toate acestea constituind elemente esențiale în creșterea salariilor individuale și implicit a cheltuielilor salariale.

Interesant este de analizat și calculul productivității muncii fără a se lua în considerare subvențiile aferente cifrei de afaceri.

#### **b. Analiza cheltuielilor la 1000 lei venituri.**

Indicatorul măsoară efortul (cheltuiala) pe care îl (o) face întreprinderea pentru a realiza un venit de 1000 lei. Din punctul de vedere al optimului economic va fi apreciată ca pozitivă situația în care nivelul cheltuielilor la 1000 de lei venituri este în dinamică în scădere, aceasta însemnând creșterea eficienței cheltuielilor ca urmare a faptului că o cheltuială mai mică generează același volum al veniturilor.

$$\text{Nivelul cheltuielilor la 1000 lei} = \frac{\text{Cheltuieli totale}}{\text{Venituri totale}} \times 1000$$

**Tabel nr. 3 - Evoluția cheltuielilor la 1000 lei venituri la Societatea TRANSLOC S.A. în perioada 01.01.2018 – 31.12.2021**

- Mii lei -

| Indicatori                                 | 2018 | 2019  | 2020  | 2021  |
|--|------|-------|-------|-------|
| Venituri totale                            | 8772 | 10194 | 10792 | 11942 |
| Cheltuieli totale                          | 8751 | 9696  | 10459 | 11401 |
| Nivelul cheltuielilor la 1000 lei venituri | 998  | 951   | 969   | 955   |

*Sursa: prelucrare pe baza situațiilor financiare*

Indicatorul este util în analiză pentru că realizează legatura direct cu rentabilitatea firmei (dacă se consumă o anumită valoare pentru a realiza un venit de 1000 lei, înseamnă că diferența până la această valoare a venitului o reprezintă profitul firmei sau, generalizând, orice scădere a nivelului de cheltuielă este echivalentă cu o creștere a profitului firmei).

Nivelul cheltuielilor la 1000 lei venituri are o valoare mai mică de 1000 lei, ceea ce înseamnă o situație bună pentru societate, având un trend aleator.

Potibilitățile de îmbunătățire ale indicatorului trebuie căutate în măsurile de scădere a cheltuielilor și de creștere a veniturilor, măsuri prezentate la analiza principalelor componente ale veniturilor și cheltuielilor.

#### c. Analiza stării mijloacelor fixe.

Analiza stării mijloacelor fixe se poate realiza cu ajutorul indicatorului coeficient al amortizărilor:

$$\text{Coeficientul amortizărilor} = \frac{\text{Amortizarea imobilizărilor corporale totală}}{\text{Valoarea brută a imobilizărilor corporale}}$$

**Tabel nr. 4. Calculul coeficientului amortizărilor**

- Mii lei -

| Indicatori                                | 2018 | 2019  | 2020 | 2021 |
|---|------|-------|------|------|
| Valoarea brută a imobilizărilor corporale | 7174 | 7.188 | 7419 | 7974 |
| Amortizarea                               | 4844 | 5280  | 5735 | 6271 |

|                                 |      |      |      |      |
|---------------------------------|------|------|------|------|
| imobilizărilor corporale totală |      |      |      |      |
| Coeficientul amortizărilor      | 0,68 | 0,73 | 0,77 | 0,79 |

*Sursa: prelucrare pe baza situațiilor financiare*

Uzura accentuată a mijloacelor fixe are efecte nefavorabile asupra productivității și asupra serviciilor realizate de firmă (calitate inferioară) și nu în ultimul rând asupra prețului de cost mare (consumuri mari de resurse: combustibili, piese de schimb etc).

În scurt timp, aceste mijloace de transport necesită înlocuirea cu utilaje noi, mai performante, astfel încât se impune căutarea de urgență a surselor de finanțare necesare.

#### d. Analiza lichidității generale și a lichidității curente

Lichiditatea generală se calculează ca raport între activele curente și datorile curente

$$\text{Lichiditatea generală} = \frac{\text{Active curente}}{\text{Datorii curente}}$$

Lichiditatea curentă se calculează ca raport dintre activele curente diminuate cu valoarea stocurilor și datorile curente

$$\text{Lichiditatea curentă} = \frac{\text{Active curente - Stocuri}}{\text{Datorii curente}}$$

Activele curente reprezintă activele circulante ale firmei și cheltuielile în avans. Datorile curente cuprind datorile pe termen scurt, fiind formate din următoarele elemente: datorile față de furnizori, imprumuturile bancare pe termen scurt, ratele la creditele pe termen lung scadente în perioada considerată, impozitele și taxele de platit, cheltuieli cu personalul, venituri în avans într-o perioadă de până la un an, etc.

Lichiditatea generală este cel mai utilizat mod de apreciere a lichidității pentru că indică măsura în care drepturile creditorilor pe termen scurt sunt acoperite de valoarea activelor care pot fi transformate în lichidăți până la scadența datorilor. Nivelul acestei rate trebuie să fie mai mare decât 1, însă el trebuie comparat și cu nivelul mediu înregistrat în ramura în care își desfășoară activitatea firma.

Nivelul normal al acestei rate se situează între 1,2 și 2.

Lichiditatea curentă (imediată) se consideră un test acid pentru măsurarea capacitatii firmei de a-și onora obligațiile pe termen scurt. Sunt eliminate din cadrul activelor stocurile, acestea fiind cel mai puțin lichide dintre componente atunci când se pune problema lichidării acestora. Valoarea lichidității curente trebuie să fie cuprinsă între 0,8 și 1.

Atât lichiditatea generală, cât și lichiditatea curentă se situează în limite rezonabile, indicând o bună capacitate a firmei de a-și onora datoriile curente din valoarea activelor care pot fi transformate rapid în lichidități. Descreșterea din ultimii ani se datorează investițiilor din ultimii 2 ani în mijloace de transport realizate din subvenții pentru investiții (înregistrate la venituri în avans), prin datoriile din sumele de reluat într-o perioadă de până la un an (aferente amortizării acestora).

#### e. Analiza indicatorilor de rentabilitate.

Rentabilitatea este definită sintetic ca fiind capacitatea întreprinderii de a realiza profit, necesar atât dezvoltării, cât și remunerării capitalurilor.

**Tabel nr. 5. Indicatori de rentabilitate în perioada 01.01.2018 – 31.12.2021**

- Mii lei -

| Indicatori                         | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Profit net                         | 18    | 420   | 290   | 458   |
| Profit brut                        | 21    | 498   | 333   | 541   |
| Capitaluri proprii                 | 4.784 | 5201  | 5366  | 5687  |
| Cifra de afaceri                   | 8.728 | 10187 | 10693 | 11290 |
| Rata rentabilității financiare (%) | 0,37  | 8,07  | 5,4   | 8,05  |
| Rata profitului brut (%)           | 0,24  | 4,89  | 3,11  | 4,79  |

*Sursa: prelucrare pe baza situațiilor financiare*

#### f. Analiza ratei rentabilității financiare

Rata rentabilității financiare, permite aprecierea eficienței investițiilor de capital ale acționarilor și oportunitatea menținerii acestora, calculându-se ca raport între rezultatul net al exercițiului finanțier și capitalul propriu:

$$\text{Rata rentabilității financiare} = \frac{\text{Profit net}}{\text{Capitaluri proprii}} \times 100$$

#### g. Analiza ratei profitului brut

Rata profitului brut caracterizează nivelul profitului brut obținut la 1 leu vânzări nete. Mărimea lui trebuie să ramână stabilă sau să crească în dinamică.

Micșorarea nivelului acestui raport semnifică creșterea costului vânzărilor. Rata profitului brut depinde de influența următorilor factori: structura producției vândute; costurile producției vândute și prețurile de vânzare.

$$\text{Rata profitului brut} = \frac{\text{Profit brut}}{\text{Cifra de afaceri}} \times 100$$

Rata profitului brut în perioada analizată se situează în limite acceptabile (este considerată bună valoarea de peste 3% a acestui indicator), mai puțin în anul 2018 și ulterior 2020, când micșorarea acestui indicator demonstrează creșterea costului vânzărilor.

Specific activității, influența obținerii subvențiilor din exploatare la nivelul realizat, este determinantă în stabilirea gradului de realizare al indicatorilor de rentabilitate analizați.

#### **4. OBIECTIVE GENERALE PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE. CONSIDERENȚE GENERALE**

La baza prezentului plan de administrare stau următoarele criterii de modernizare și eficientizare a serviciului de transport urban local de persoane:

- existența unui cadru politic coerent care să nu impieze buna desfașurare a activității de transport prin decizii luate fără o temeinică analiză asupra tuturor implicațiilor subsecvente;
- dacă sistemul de transport public, oficial reglementat, răspunde solicitărilor sau, alternativ, dacă o parte considerabilă a cererii este acoperită de alte mijloace de transport;
- existența unui cadru reglementat pentru acoperirea diferenței de tarif.
- Inceperea demersurilor pentru indeplinirea criteriilor necesare posibilității de accesare de fonduri europene (plan de mobilitate urbană durabilă, contract de servicii publice)

Acste trei criterii arată:

- dacă există cadru legislativ adecvat;
- dacă autoritatea locală a adoptat o concepție concretă în ceea ce privește gestionarea transportului local de călători;
- dacă autoritatea locală a creat structurile necesare în vederea planificării, reglementării și controlului efectiv al acestui serviciu;
- dacă există voînță politică de a lua decizii dificile pentru menținerea tarifelor titlurilor de călătorie la nivele care să permită operatorilor să acopere costurile sau să ia măsuri care să diminueze utilizarea automobilelor private sau transportului local de foarte mică capacitate.

-gradul de finanțare pe care îl are societatea de transport comparativ cu prevederile legale, raportat la cheltuielile efectuate în baza contractului de delegare a gestiunii.

## 5. OBIECTIVE SPECIFICE PLANULUI DE ADMINISTRARE.

**5.1. Optimizarea programului de transport local, pentru ridicarea gradului de satisfacție și incredere a utilizatorilor serviciului public de transport local:**

Măsuri: prin intermediul personalului aflat în contact direct cu publicul (controlori, vânzători de bilete, birou relații cu publicul) se vor culege periodic informații referitoare la nivelul de satisfacție și incredere al utilizatorilor serviciului public de transport local (dacă capacitatea oferită este suficientă la orele de vârf, dacă condițiile de confort sunt satisfăcătoare în raport cu pretențiile utilizatorilor, etc.) astfel încât să se poată estima necesarul de suplimentat, intensificarea ori diminuarea curselor pe anumite trasee, alte trasee posibil de implementat, calitatea dorită a dotărilor mijloacelor de transport, mai ales că se intenționează înnoirea parcului auto. În acest sens, pe lângă centralizarea informațiilor deținute pe angajații noștri, trebuie concepute chestionare adecvate, pe care personalul nostru ori clienții cărora aceștia le vor întâmpina, să le completeze și să le depună spre analiză :

- prin intermediul mijloacelor moderne puse la dispoziția cetățenilor, călătorilor noștri, varianta dialogului civilizat cu aceștia să poată crește gradul de flexibilitate în decizii;
- conceperea de materiale publicitare care să determine repriorizarea transportului în comun în raport cu transportul cu autovehiculul propriu și distribuirea acestora sub formă de pliante, fluturași ori semne de carte, în special în școli pentru a veni în sprijinul nevoii de mobilitate a elevilor, ori cu ocazia anumitor evenimente organizate de către municipalitate;
- realizarea unor spoturi publicitare radio și TV și difuzarea acestora pe posturile locale și pe site-ul propriu.

**5.2. Dotarea cu echipamente moderne de management al traficului, introducerea de sisteme noi de informare în stații a călătorilor și de dispecerizare, validare a legitimațiilor de călătorie, pentru eficientizarea utilizării capacităților de transport:**

Măsuri: având în vedere parcul auto din dotare, în următorii ani este absolut necesară achiziția de autobuze noi. Pe durata mandatului, în următorii 4 ani se va urmări achiziția a 10 de autobuze noi, dotate cu echipamente moderne destinate eficientizării utilizării acestora. Această măsură va duce la:

- asigurarea capacității de transport necesară transportului public local;
- reducerea cantității de combustibili utilizați de către mijloacele de transport în comun;

- reducerea poluării mediului înconjurător.

De asemenea achizitia de echipamente moderne de management al traficului, introducerea de sisteme noi de informare în stații a călătorilor și de dispecerizare, validare a legitimațiilor de călătorie, pentru eficientizarea capacitaților de transport sunt deziderate care sunt avute în vedere pentru implementare, luand în calcul atât varianta accesarii de fonduri europene în condiții de disponibilitate și eligibilitate, precum și alte surse de finanțare (credit bancar, leasing).

### **5.3. Creșterea veniturilor din activitățile conexe:**

**Măsuri:** creșterea veniturilor din activitățile conexe reprezentând: ITP, montaj tahografe, spălătorie, publicitate, servicii autogară reprezintă un obiectiv important pentru conducerea Transloc SA, ca atare se va intensifica activitatea de găsire a unor noi clienți printr-o publicitate continuă a acestor activități, alături de publicitatea aferentă activității de bază. Deasemenea, prin programul de investiții, anual, se vor identifica și realiza dotările cu scule și dispozitive performante ale atelierului astfel încât să se poată asigura un grad superior al calității serviciilor oferite și deservirea unor clienți noi.

### **5.4. Respectarea direcțiilor de dezvoltare a Municipiului Targu-Jiu și menținerea în permanență a legăturilor cu Primăria Municipiului Targu-Jiu și a celorlalte instituții ale autorității locale și centrale:**

Serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivelul local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Transportul urban de călători are un caracter profund social, adresându-se unui segment de populație defavorizat sau cu venituri mici, pensionarilor și elevilor și de aceea la elaborarea programului de transport, s-a ținut cont și de necesitățile acestora. Programul acoperă întreaga perioadă a zilei, cu toate că sunt ore la care fluxul de călători este scăzut. În program au fost prevăzute a se efectua trasee sau curse a căror eficiență este scăzută, dar care reprezintă o necesitate pentru locuitorii din zonele respective.

În aceste condiții, societatea Transloc S.A. a practicat și practică tarife de transport suportabile pentru populație, tarife aprobate de către Consiliul Local al municipiului Targu-Jiu. Operatorul de transport public de persoane local a răspuns și va răspunde tuturor solicitărilor primite din partea legislativului și executivului municipiului.

În vederea posibilității de accesare a fondurilor europene, Transloc S.A. Targu-Jiu va depune toate eforturile posibile pentru sprijinirea compartimentului specializat din cadrul Unității Administrativ Teritoriale Targu-Jiu, în calitate de autoritate eligibilă din acest punct de vedere, având ca scop Axa priorităță 4. Obiectiv specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investițiile bazate pe planurile de mobilitate urbană

*durabilă.*

#### **5.5. Creșterea prestigiului societății, reducerea numărului de reclamații din partea beneficiarilor serviciilor prestate de aceasta prin:**

- creșterea gradului de confort și siguranță al transportului public de călători, inclusiv a persoanelor cu dizabilități;
- construirea și amplasarea de stații de autobuze sau modernizarea celor existente;
- amplasarea în autobuze a sistemului GPS și în stațiile de autobuz cu un flux mare de călători a sistemelor "street display sistem" conectate la dispeceratul de monitorizare a flotei, oferind astfel date concrete privind timpul rămas până la sosirea în stație a autobuzelor;
- amplasarea în zonele neacoperite cu puncte de desfacere a legitimațiilor de călătorie și cu un flux important de călători, a unor automate pentru eliberarea biletelor non stop. Avantajele acestor sisteme sunt legate de reducerea costurilor de distribuție, creșterea gradului de distribuție a titlurilor de călătorie și facilitarea interacțiunii dintre operatorul de transport și călător.
- modificarea modalității de executare a transportului de călători în sensul utilizării autobuzelor pe toate traseele urbane cu un flux mare de călători.
- extinderea rețelelor de transport în comun cu cel puțin două trasee orientate spre și dinspre noile zone de dezvoltare urbană.

## **6. STRATEGII DE DEZVOLTARE, INVESTIȚII.**

### **6.1. Strategii propuse pe durata mandatului.**

- accesare de fonduri europene și private substanțiale pentru investiții în transportul public local de persoane;
- achiziție autobuze noi (minim 10)
- asigurarea intermodalității transportului public local cu celealte forme de transport.
  - accesare fonduri europene pentru investiții în infrastructură și vehicule
  - investiții în dotări și echipamente de menenanță vehicule și optimizare energetică
  - elaborare de studii de fezabilitate pentru programe de dezvoltare integrate pentru accesarea fondurilor europene nerambursabile
- achiziție de microbuze care să poată asigura transportul călătorilor pe traseele cu număr redus de călători, precum și pentru a asigura în mod eficient anumite curse regulate speciale cu care societatea are contracte comerciale
  - propunerি, demersuri și acțiuni pentru aplicarea legislației, reglementărilor și Hotărârilor de Consiliu local în ceea ce privește transportul public local
  - îmbunătățirea dotărilor atelierului propriu
  - dezvoltarea de demersuri în vederea pregătirii profesionale a personalului

propriu al Transloc S.A. Târgu-Jiu

## **6.2. Măsuri și aplicații avute în discuție cu Primăria Târgu-Jiu, în domeniul transportului public local**

Se impune recunoașterea serviciului de transport public ca serviciu comunitar priorităr de importanță majoră cu un impact social major definit prin Avizul Comitetului Economic și Social European 2009/C/175/08, care stabilește că transportul public local este al patrulea factor al incluziunii sociale alături de locul de muncă, locuință și egalitatea de șanse (salariul), datorită faptului că este un serviciu social de interes economic general.

Se impune astfel:

a.) redefinirea politicii sociale aplicate:

- categoriile vizate;
- nivelul compensației stabilit cu acordarea acesteia clar definită
- modalitatea de acordare a subvențiilor

b.) stabilire trasee și grafice primordial pe criterii economice și eventual influențe de criterii sociale

c.) în cazul curselor și traseelor menținute pe criterii sociale stabilirea nivelului de subvenție acordat punctual pentru traseele și cursele în cauză

d.) analiza impactului social al redefinirii "politicii de concurență" al transportului public local în municipiul Târgu-Jiu, privind transporturile prin curse regulate și curse regulate speciale.

Redefinirea politicii sociale a Consiliului Local și al Executivului:

- Se acordă "gratuitate" unui segment din categoria pensionarilor, veteranilor, revoluționarilor, persoanelor cu anumite boli și însoțitorilor, etc...
- Se acordă "gratuitate" elevilor
- Sunt susținute trasee neeconomice și "curse sociale", cu număr insuficienți de călători, dar obligatorii de executat de operatorul local Transloc S.A. Târgu-Jiu pe motivul deservirii cetățenilor
- Subvențiile acordate sunt compensații pentru categoriile cu "gratuitate totală și parțială", respectiv pentru executarea "curselor sociale" neeconomice.

## **7. DIRECTII DE ACTIUNE.**

Dezvoltarea unor măsuri care să facilitateze posibilitatea de achiziționa mijloace de transport care să corespundă exigențelor publicului călător, dotate cu climă, sisteme de încălzire performante, sisteme de accesibilizare a accesului persoanelor cu dizabilități, care astfel să atragă călătorii în numar cât mai mare către societatea de transport, pentru mobilitatea acestora.

Datorită creșterii gradului de aglomerare a traficului auto, transportul urban de călători cu autobuze în municipiul Târgu-Jiu trebuie să crească în detrimentul transportului cu autoturisme personale sau a taxiurilor.

În acest sens societatea noastră intenționează să dezvolte o campanie de informare a cetățenilor cu privire la utilitatea unui transport public local, care să scadă cheltuielile acestora înlocuind transportul propriu, cu transportul în comun, să descongestioneze zonele foarte aglomerate ale orașului, ori fluxul din zona celor două poduri.

În colaborare cu municipalitatea, să dezvolte o strategie cu privire la crearea de benzi de circulație dedicate transportului public local, care să aibă posibilitatea de a circula mult mai eficient și rapid. Numărul de călători transportați într-o unitate de spațiu este mult mai mare în cazul transportului cu autobuzul decât în cazul transportului cu autoturismul.

Gradul de poluare al orașului poate scădea prin diminuarea numărului de autoturisme care se deplasează în special la orele de vârf și prin folosirea de mijloace de transport în comun care să funcționeze cu carburanți mai puțin poluanți.

Adaptarea programului de transport la cerința pieței și la modificările demografice existente pe piața muncii, prin prelungirea, adaptarea orarelor astfel încât acestea să corespundă solicitărilor călătorilor.

Orientarea politicilor de marketing către cetățeni, a politicilor de informare a călătorilor cu privire la toate modificările aduse în cadrul programelor de transport, prin oferirea posibilității publicului de a se informa, de a transmite și de a comunica într-un mod cât mai facil cu reprezentanții societății (pagina de internet, facebook).

## **8. PERFORMANȚE OPERAȚIONALE ȘI FINANCIARE ALE OPERATORULUI.**

Asigurarea unor servicii de calitate la prețuri accesibile va deveni realitate numai printr-un proces profund de reformă a performanțelor operaționale ale operatorului de transport, în baza următoarelor principii:

- de a avea în administrare bunurile de natură publică și privată cu care se operează în exercitarea serviciului de transport local;
- operatorii, indiferent de statutul lor juridic, primesc dreptul de a opera numai în baza unui contract de delegare de serviciu sau de concesionare;
- contractele de delegare sau concesionare ale serviciului vor fi monitorizate de autoritățile publice locale;
- tarifele de transport vor fi subvenționate, aprobarea tarifului se va face de către Consiliul Local, iar modul de subvenționare va fi cuprins în conținutul contractului de delegare a serviciului sau de concesionare;
- activitatea managerială a societății va fi evaluată în baza unor indicatori și criterii de performanță;
- serviciul de transport public local va fi urmărit de către Autoritatea locală pentru monitorizarea serviciilor comunitare.

## **9. MENTINEREA CARACTERULUI SOCIAL AL TRANSPORTULUI URBAN DE PERSOANE**

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de persoane este o preocupare de bază a Administrației Locale. Motiv pentru care se are în vedere:

- a) practicarea unui nivel de preț al titlului de călătorie accesibil și suportabil prin subvenționarea diferenței de tarif din bugetul Consiliului Local;
- b) aprobarea titlurilor de călătorie gratuite pentru anumite categorii de călători: veterani de război, persoane cu handicap, pensionari, etc. și subvenționarea lor din bugetul local sau de stat;
- c) aprobarea titlurilor de călătorie cu reducere de preț pentru: pensionari, elevi, etc. și suportarea diferenței de preț de la bugetul local.
- d) lărgirea bazei de acordare a facilităților în directă legătură cu dorința de incluziune socială pentru toți pensionarii, fără a avea limitări pe bază de vârstă sau de venituri.

## **10. CONCLUZII.**

Planul de administrare al TRANSLOC S.A. pentru perioada mandatului 2022 - 2026 reprezintă un instrument de planificare strategică a politicilor de management al societății, fiind ca atare un document de referință pentru managerii societății și toți salariații, din momentul aprobării acestuia de către Consiliul de Administrație.

Stilul de conducere ce va fi aplicat la TRANSLOC S.A., atât de echipa managerială, cât și de șefii de departamente va fi în principal unul participativ-reformist, de fapt o combinație între stilurile:

- autoritar, care impune centralizarea autorității și dictează salariaților decizii la adoptarea cărora nu au contribuit;
- democratic care se bazează pe increderea managerului în subalternii pe care îi implică în adoptarea deciziilor;
- al organizatorului, care acționează pe considerente de raționalitate economică;
- al participativului, care în esență înseamnă preocuparea pentru desfășurarea muncii în echipă;
- al întreprinzătorului, care urmărește înregistrarea celui mai bun efect economic;
- al realistului, care se bazează pe incredere și respect față de salariați.

Dintre metodele și tehniciile de management cunoscute în literatura de specialitate la Transloc S.A. se va folosi conducerea prin obiective, organizată la nivelul întregii societăți, care permite creșterea performanțelor organizaționale prin asigurarea unui grad ridicat de implicare a managerilor și subordonaților de la fiecare nivel organizațional. Esența acestui tip de management este dată de modalitatea de aplicare, care începe cu stabilirea obiectivelor și continuă cu planificarea, controlul și evaluarea performanțelor.

Obiectivul principal, atât pentru TRANSLOC S.A. cât și pentru Municipiul Targu-Jiu este reprezentat de creșterea calității serviciului de transport public de persoane prin:

- achiziția de autobuze;
- confort și siguranță;
- tarife accesibile;
- personal specializat;
- gestionarea eficientă a resurselor;
- protecția mediului înconjurător.

Achiziția a minimum 10 de autobuze noi pe durata mandatului incredințat de Acționariatul Transloc S.A. reprezintă obiectivul principal, care este mai mult decât o necesitate, acest lucru permijând societății să scoată din uz autobuze mai vechi, care prezintă un grad de uzură avansat, în special la caroserii.

Autobuzele care vor fi achiziționate vor fi dotate cu sisteme moderne de motorizare, cu aer condiționat pentru pasageri, adaptabilitate la cerințele de nediscriminare privind transportul public și accesul facil în mijloacele de transport, precum și efectiv creșterea calității serviciului de transport public local.

Transportul public de persoane se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare, Uniunea Economică, prin Comisia Comunității Europene, a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Alba a Politicii de Transport în Europa.

Acest serviciu are o dimensiune economică și o dimensiune socială, indisolubil legate între ele.

Strategia modernizării și dezvoltării serviciilor de transport local de persoane va avea la bază următoarele obiective fundamentale:

- descentralizarea serviciilor și creșterea responsabilității autorităților locale cu privire la calitatea lor;
- coordonarea activității de sistematizare teritorială cu cea de planificare a transportului local de călători;
- restructurarea mecanismelor de protecție socială a segmentelor de populație și reconsiderarea raportului cost/calitate;
- promovarea principiilor economiei de piață și reducerea gradului de monopol;
- atragerea capitalului privat străin și autohton în finanțarea investițiilor din domeniul infrastructurii serviciului de transport local de călători;
- promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă prin promovarea tehnologiilor de vârf din domeniu, la nivel european și mondial;
- promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane calificate.

In situația apariției unor modificări semnificative care nu au putut fi prevazute la

data intocmirii planului, precum si modificari ale cadrului legislativ, ale conditiilor economice, sociale si fiscal, Consiliul de Administratie va putea propune modificari ale obiectivelor si criteriilor de performanta si implicit a prezentului Plan de Administrare, modificari care vor fi supuse aprobarii Adunarii Generale a Actionarilor.

In baza prezentului Plan de administrare directorul general al companiei, va intocmi un Plan de management care va continua planuri de actiuni concrete si detaliate menite a pune in practica obiectivele stabilite prin contractual de delegare a gestiunii serviciului de transport public, precum si prin prezentul Plan de administrare.

## **CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL SOCIETĂȚII TRANSLOC S.A.**

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Parau Constantin         | - președinte |
| Sichitiu Vasile Valentin | - membru     |
| Pîrvulescu Victor        | - membru     |
| Văcăru Marius-Emanoil    | - membru     |
| Ceaușescu Mihai-Cosmin   | - membru     |

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping letters and symbols, likely representing the signatures of the five members listed in the table above.