



SCRISOAREA DE AȘTEPTĂRI
a acționarilor, necesară selecției membrilor Consiliului de Administrație, respectiv
Directorilor, pentru perioada 2024 - 2028, la COMPANIA NAȚIONALĂ ADMINISTRAȚIA
CANALELOR NAVIGABILE S.A.

I. PREAMBUL

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

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

Necesitatea implementării guvernării corporative în întreprinderile publice are la bază rațiuni economice întrucât întreprinderile publice din România sunt un vector important de redresare economică și echilibrare a bugetului de stat, funcționalitatea, solvabilitatea și lichiditatea acestor societăți având o largă influență asupra ansamblului economiei, prin efectul de multiplicare.

Pornind de la obligațiile asumate în fața organismelor internaționale, dar și de la premisa că eficiența unei întreprinderi publice depinde, în mod determinant, de performanța managementului acesteia, Guvernul României a adoptat în noiembrie 2011, Ordonanța de Urgență privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice nr. 109/2011, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare "O.U.G. nr.109/2011", care reglementează printre altele stabilirea condițiilor în care sunt selectați administratorii și managerii întreprinderilor publice precum și regulile care să asigure transparența politicii de acționariat a statului.

Statul român, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate de acționar majoritar al **Companiei Naționale "Administrația Canalelor Navigabile" S.A.** denumită în continuare "CN ACN S.A." sau "Compania", în consultare cu Fondul Proprietatea, acționar, deținând 20% din capitalul social al CN ACN S.A., elaborează prezenta Scrisoare de așteptări, în temeiul prevederilor O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și ale H.G. nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, document care face parte din setul de documente obligatorii cu care începe procesul de selecție a membrilor consiliului pentru întreprinderile publice.

Scrisoarea de așteptări este parte din componenta inițială a planului de selecție și stabilește așteptările acționarilor privind performanțele companiei și ale organelor de administrare și conducere ale acesteia, pentru o perioadă de 4 ani, respectiv 2024 - 2028.

Scrisoarea de așteptări va fi adusă la cunoștința candidaților aflați pe lista scurtă prin publicarea pe pagina de internet a autorității publice tutelare, întreprinderii publice și AMEPIP, odată cu componenta inițială a planului de selecție.

II. REZUMATUL STRATEGIEI GUVERNAMENTALE ÎN DOMENIUL ÎN CARE ACȚIONEAZĂ COMPANIA

Dintr-o perspectivă macro-economică, sectorul transporturilor navale poate fi privit ca un catalizator major atât pentru economia națională a României, cât și pentru economia regională, prin care agregarea infrastructurii portuare, a infrastructurii de căi navigabile interioare, a altor infrastructuri și a serviciilor conexe și auxiliare transportului naval generează beneficii socio-economice directe, cum ar fi creșterea veniturilor, crearea locurilor de muncă și dezvoltarea economică regională, precum și efecte multiplicatoare și de asociere intersectoriale indirecte.

Alături de impactul său economic și social, sectorul transporturilor navale joacă un rol cheie în eficiența comercială și logistică a unei țări. Un sistem eficient de transport naval reduce costurile logistice și comerciale ale unei țări, promovează competitivitatea și integrarea și stimulează creșterea și extinderea afacerilor.

Conștient de rolul și importanța sectorului transportului naval și recunoscând necesitatea unui sistem de transport maritim și pe căile navigabile interioare, dedicat și integrat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a decis să dezvolte Strategia de Dezvoltare a Transporturilor Navale (Strategia), ca parte a Planului Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) aprobat de UE.

Strategia are ca scop dezvoltarea transportului naval (maritim, pe căile navigabile interioare și portuar) din România, în conformitate cu Strategia UE pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă pentru a susține dezvoltarea economică a României și a regiunii Dunării, având ca efect și creșterea numărului de locuri de muncă în zonă.

Având în vedere că ansamblul Port Constanța (incluzând zonele Constanța, Midia și Mangalia)-Canal Dunăre-Marea Neagră (incluzând Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari) - Dunăre - porturi fluviale constituie o alternativă viabilă de infrastructură de transport a României pe lângă infrastructura rutieră și feroviară și că transportul pe căile navigabile interioare are un rol important în realizarea proiectului Green Deal al Comisiei Europene prin posibilitatea de a-și crește substanțial cota intermodală, Strategia propune modificări ale cadrului juridic și instituțional cu privire la modul de gestionare a infrastructurii de transport naval, în vederea integrării transportului naval cu alte moduri de transport, pregătirii planurilor de dezvoltare a porturilor intermodale, precum și pentru creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% între sfârșitul anului 2022 și sfârșitul anului 2026.

În același timp un impact major asupra transportului pe căile navigabile interioare vor avea digitalizarea și automatizarea care optimizează exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii și asigură gestionarea și monitorizarea infrastructurii și a echipamentelor, eficientizând astfel procesul decizional în afaceri și în materie de politici de transport.

Strategia de dezvoltare a transporturilor navale urmărește creșterea volumului de mărfuri transportate în mod mai sustenabil la nivel național/european, ținând seama de faptul că, în linie cu Strategia pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, una dintre etapele principale ale reorientării către moduri de transport mai sustenabile urmărește ca transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte să crească cu 50 % până în 2050, față de nivelul din anul 2015.

Totodată, Strategia urmărește să prioritizeze investițiile dedicate porturilor, astfel încât acestea să fie specializate în funcție de tipul de mărfuri și fluxurile aferente precum și necesitatea îmbunătățirii condițiilor de navigație.

Nu în ultimul rând, în sinergie cu implementarea infrastructurii de combustibili alternativi, în conformitate cu Directiva 2014/94/UE, Strategia include măsuri în direcția atingerii la nivel european a obiectivului ambițios de reducere a dependenței transporturilor de combustibilii fosili și a emisiilor generate de sectorul transporturilor, cu 90% până în 2050.

Așa cum am menționat, obiectivul general al Strategiei este de a dezvolta în continuare transportul naval (maritim, pe căi navigabile interioare și portuar) în România, în conformitate cu Strategia UE pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă.

Obiective specifice ale Strategiei fiind:

OS1: Integrarea transportului naval cu alte moduri de transport;

OS2: Reducerea impactului asupra mediului al porturilor (maritime și interioare) și al transportului naval;

OS3: Planificarea investițională la nivelul tuturor porturilor intermodale;

OS4: Creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în 2026.

III. VIZIUNEA GENERALĂ A AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE ȘI A ACȚIONARILOR CU PRIVIRE LA MISIUNEA ȘI OBIECTIVELE COMPANIEI

Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" S.A. a fost înființată în conformitate cu prevederile H.G. nr. 519/24.08.1998 prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Canalelor Navigabile" Constanța, care se desființează.

Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" S.A. este întreprindere publică în sensul art. 2, pct.2, lit. b) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.

Forma juridică: persoană juridică română, având forma juridică de societate pe acțiuni care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legislației aplicabile și cu statutul acesteia.

Sistem de administrare: Unitar

Compania se află sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și administrează și exploatează canalele navigabile Dunăre-Marea Neagră, Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari, Canalul Dunăre București precum și porturile situate pe aceste canale.

CN ACN S.A. are sediul în Agigea, strada Ecluzei nr.1, județul Constanța, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J13/2361/1998, cod de înregistrare fiscală RO11087755.

Capitalul social subscris și integral vărsat la data de 31.12.2023 este în valoare de 10.158.000 lei, fiind divizat în 1.015.800 de acțiuni nominative, dematerializate, cu o valoare nominală de 10 lei fiecare. Acțiunile Companiei sunt deținute de către statul român, care își exercită drepturile și obligațiile prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în număr de 812.640 acțiuni, reprezentând 80% din capitalul social și din profitul sau pierderile companiei și SC Fondul Proprietatea S.A. în număr de 203.160 acțiuni, reprezentând 20% din capitalul social și din profitul sau pierderile companiei. Obiectul de activitate: Domeniul principal de activitate al companiei este "Activități anexe pentru transporturi" - 522 cod CAEN. Activitatea principală a companiei constă în "Activități de transporturi anexe transporturilor pe apă" - 5222 cod CAEN.

Infrastructura de transport naval aparținând domeniului public al statului este concesionată Companiei de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pe baza de contract de concesiune, în vederea administrării și realizării de venituri.

Compania este administrație portuară și de căi navigabile interioare și îndeplinește această funcție, cum urmează:

- a) în porturile Medgidia, Basarabi, Ovidiu și Luminița, a căror infrastructură de transport naval aparținând domeniului public al statului i-a fost concesionată de către Ministerul Transporturilor;
- b) pe Canalul Dunăre-Marea Neagră, situat între Portul Constanța-Sud-Agigea, la km 0 al canalului și Dunăre în zona km 293, km 64,410 al canalului, malurile canalului, inclusiv

- b) pe Canalul Dunăre-Marea Neagră, situat între Portul Constanța-Sud-Agigea, la km 0 al canalului și Dunăre în zona km 293, km 64,410 al canalului, malurile canalului, inclusiv zonele de siguranță ale acestuia, stabilite conform reglementărilor în vigoare, precum și pe zona din albia Dunării, adiacentă gurii canalului, până la limita dreaptă a șenalului navigabil al Dunării, prin care se asigură accesul navelor în canal;
- c) pe Canalul Poarta Albă - Midia-Năvodari în lungime de 27,500 km, situat între portul Midia, km 0 al canalului, și confluența cu Canalul Dunăre - Marea Neagră, la km 29 + 41 al acestuia, inclusiv bifurcația în lungime de 5,5 km, parte integrantă a Canalului Poarta Albă-Midia-Năvodari, care de la km 3 al acestuia face legătură cu portul Luminița și pe malurile canalului, inclusiv zonele de siguranță ale acestuia stabilite conform reglementărilor în vigoare.

Aferent celor două canale există câte două ecluze care permit traficul în ambele sensuri și anume: Ecluza Cernavodă, Ecluza Agigea, Ecluza Năvodari, Ecluza Ovidiu.

Prin delegare de competență, în condițiile legii, Compania poate duce la îndeplinire și unele obligații ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Pentru activitățile pe care le efectuează în scopul îndeplinirii atribuțiilor ce i-au fost delegate de Statul Român, Compania îndeplinește funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile interioare

Porturile: București (1 Decembrie), Medgidia, Basarabi, Ovidiu aparțin rețelei TEN-T Comprehensive (Globală)

Dunărea (incluzând Canalul Sulina) precum și Canalele Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia - Năvodari, precum și Canalul Dunăre - București (râul Argeș) fac parte din rețeaua TEN-T Core (Centrală) de căi navigabile.

Totodată, potrivit Anexei nr. 1 "Lista căilor navigabile de importanță internațională" la Acordul european privind marile căi navigabile de importanță internațională (A.G.N.), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 68/1998: portul Cernavodă se află la poziția P 80-14-01, portul Medgidia se află la poziția P 80-14-02, Canalul Dunăre - București se află la poziția E 80-05, Canalul Dunăre Marea - Neagră se află la poziția E 80-14, în timp ce Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari se află la poziția E 80-14-01.

Prin Hotărârea de Guvern nr. 487/2008, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională "Administrația Canalelor Navigabile" S.A. a preluat de la Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, din administrarea Administrației Naționale "Apele Române", obiectivul "Amenajarea râului Argeș pentru apărare împotriva inundațiilor, irigații și alte folosințe, precum și a unor bunuri proprietate publică a statului, pentru realizarea unei căi navigabile de la București la Dunăre" (Canalul Dunăre - București).

Re luarea și finalizarea lucrărilor de amenajare a râurilor Argeș și Dâmbovița se impune în principal din următoarele motive majore: stadiul avansat al lucrărilor executate, necesitatea de oprire a distrugerii acestora, urmare vandalizării și dezvoltării de peste 30 de ani a

vegetației de arbuști și copaci, înlăturării pericolului de blocare și distrugere a unui efort investițional de peste 2,7 miliarde euro fără TVA efectuat anterior anului 1990, în prezent practic abandonat, importanța majoră a beneficiilor economice și sociale generate de calea navigabilă;

Realizarea și exploatarea căii navigabile, prin folosințele asigurate, va conduce la concretizarea unor obiective economice și sociale, care vor genera beneficii importante, precum:

- navigația - prin legarea Municipiului București cu Dunărea se asigură acces direct la portul Constanța, la principalele orașe din lungul Dunării, precum și la rețeaua europeană de căi navigabile;
- apărarea împotriva inundațiilor - a 11 localități, 9.800 gospodării, cca. 50.000 ha teren, 378 km drumuri, 5 km cale ferată și a 126 obiective socio - economice;
- alimentarea cu apă și irigații - localităților limitrofe, irigare a cca 50 mii ha., desecări pe cca. 30 mii ha, producerea de energie electrică - 126 GWh/an, precum și amenajări piscicole pe 1.250 ha;
- beneficii sociale - prin asigurarea în zonă a condițiilor pentru: dezvoltarea de obiective și activități conexe, crearea de zone logistice și parcuri industriale, creșterea potențialului economic a localităților riverane, inclusiv crearea de locuri de muncă și absorbirea șomajului.

Obiectivele specifice, ce derivă din obiectivul general al CN ACN S.A., au în vedere reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport pentru îmbunătățirea siguranței transportului naval și a eficientizării transportului de marfă în vederea alinierii sistemului național de transport la sistemul european. Totodată, se au în vedere maximizarea efectelor pozitive asupra mediului și minimizarea impactului global și local pe care activitățile.

Principalele obiective specifice

CN ACN S.A. va urmări consolidarea poziției strategice în cadrul transportului pe căile navigabile interioare, în condiții de eficiență economică și dezvoltare durabilă prin investiții fezabile, cu respectarea și implementarea strategiilor autorității publice tutelare și ale acționarilor.

Nu în ultimul rând se va urmări menținerea statutului de “model de excelență, integritate și transparență în activitate” și cea de lider în absorbția de fonduri europene nerambursabile și finalizarea la termen a investițiilor aprobate.

CN ACN S.A. este administratorul infrastructurii portuare și căi navigabile interioare, eficient din punct de vedere economic, cu o politică investițională coerentă și adecvată strategiilor acționarilor, îndeplinind standardele de calitate, mediu, sănătate, securitate în muncă și de siguranță prin excelență operațională și oferind facilități conexe care să conducă în final la maximizarea valorii pentru acționari, prin:

- 1. Planificarea dezvoltării unei infrastructuri de transport fluvial calitativă, durabilă și modernă.** O infrastructură de transport fluvial eficientă, calitativă și durabilă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi

prin intermediul Canalului Dunăre - Marea Neagră și permite asigurarea unui flux de mărfuri pe cale fluvială, orientat atât înspre țările din Europa de Vest, cât și spre cele din Europa Centrală și de Est, Asia Centrală și Extremul Orient, prin portul Constanța; infrastructura de transport asigurată de Canalul Dunăre - Marea Neagră permite scurtarea distanțelor de transport și asigură, de asemenea, legătura cu Portul Constanța;

2. **Creșterea siguranței transportului mărfurilor și al persoanelor pe canalele navigabile.** Siguranța pasagerilor și mărfurilor transportate pe canalele navigabile este o prioritate a comunității și trebuie luată în calcul, în condițiile adoptării aquisului comunitar. Pentru acest obiectiv se impune identificarea unor resurse financiare optime pentru realizarea lucrărilor de mentenanță necesare menținerii durabilității și sustenabilității investițiilor.
3. **Asigurarea viabilității economice a transportului pe canalele navigabile.** Creșterea performanței operaționale și financiare a companiei, împreună cu o planificare judicioasă a investițiilor, în limita fondurilor de investiții proprii sau atrase disponibile reprezintă o preocupare majoră. Se vor evita situații de lipsă de lichidități în momentul în care tranzitul pe canalele administrate este redus din motive legate de dinamica activității economice sau de condițiile meteorologice (secetă pe Dunăre, iarnă grea cu sloiuri de gheață pe Dunăre etc.). CN ACN S.A. va aplica strategia celor mai mici costuri, având ca obiective reducerea costurilor de operare pentru a putea oferi tarife atractive, cu o marjă de profit rezonabilă, prin creșterea atractivității utilizării infrastructurii de canal în detrimentul altor tipuri de transport.

După cum se cunoaște, sistemul de transport pe apă este cel mai ieftin și cel mai puțin poluant mod de transport. Pentru a rămâne viabil din punct de vedere economic în timp, sunt necesare investiții în infrastructura de transport naval și asigurarea mentenanței specifice, care să asigure și în viitor un cost redus al acestui tip de transport.

4. **Respectarea condițiilor de mediu.** Protejarea mediului este una dintre condițiile impuse de Uniunea Europeană în Tratatul de Aderare, fapt pentru care, dezvoltarea sistemului de transport naval trebuie să se realizeze fără să pună în pericol modificarea factorilor de mediu. În condițiile încălzirii globale și a impactului pe care transportul se știe că îl are asupra acesteia, respectarea anumitor condiții de mediu este un element obligatoriu în dezvoltarea infrastructurii de transport.
5. **Implementarea standardelor de bună practică în domeniul guvernancei corporative.** Pe baza acestor perspective, obiectivele strategice și acțiunile necesare atingerii lor constituie esența strategiei de administrare, împreună constituind suportul necesar Componentei de Management de transformare a viziunii strategice în satisfacția și încrederea acționarilor, clienților și principalilor stakeholders (părți interesate), precum și a salariaților companiei.

Domeniul public

Prin contractul de concesiune nr. LO/1533/08.04.2008, MTI, în calitate de concedent, a pus la dispoziția CN ACN S.A., în calitate de concesionar, infrastructura de transport naval, astfel cum este identificată prin contract și anexele acestuia, în vederea administrării.

La rândul său, CN ACN S.A. are obligația de a pune la dispoziția utilizatorilor infrastructura de transport naval aparținând domeniului public al statului, în mod nediscriminatoriu, pe baza unor contracte de subconcesiune sau închiriere, în condițiile legii, în scopul desfășurării în mod eficient a activităților portuare definite prin OG nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, republicată, cu modificările și completările ulterioare .

Obligațiile Companiei sunt cele stabilite la art. 24 - art. 28 din OG nr. 22/1999, republicată cu modificările și completările ulterioare.

Legislație relevantă domeniului de activitate al Companiei:

- H.G. nr. 519/1998 privind înființarea Companiei Naționale "Administrația Canalelor Navigabile" S.A., cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, republicată, aprobată prin Legea nr. 235/2017, cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 79/2000 privind regimul navigației pe canalul Dunăre - Marea Neagră și canalul Poarta Albă - Midia - Năvodari, cu modificările ulterioare;
- H.G. nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare;
- OMT nr. 1286/2012 pentru aprobarea Regulamentului privind închirierea infrastructurii de transport naval care aparține domeniului public al statului și este concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare.

Documente strategice la nivelul UE:

- Cadrul de reglementare actual este **Strategia pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă - ancorarea transportului european pe drumul cel bun pentru viitor** (COM(2020)0789), publicată în decembrie 2020, împreună cu un plan de acțiune cu 82

de inițiative pentru a ghida activitatea de transport până în anul 2024. Strategia subliniază modul în care sistemul de transport al UE își poate îndeplini ambițiile ecologice de a reduce emisiile cu 90% până în 2050, așa cum este definit în Pactul Ecologic al UE, și transformarea necesară pentru a deveni un sistem de transport inteligent și rezistent la crizele viitoare;

- **Politica Rețelei Trans-Europene de Transport (TEN-T)** este un instrument cheie pentru dezvoltarea unei infrastructuri de transport coerente, eficiente, multimodale și de înaltă calitate în întreaga UE, potrivit Regulamentului (UE) 1315/2013. Obiectivele TEN-T sunt „consolidarea coeziunii sociale, economice și teritoriale a Uniunii și să contribuie la crearea unui spațiu european unic de transport care să fie eficient și durabil, să crească beneficiile pentru utilizatorii săi și să sprijine creșterea favorabilă incluziunii”.
- **„NAIADES III - Îmbunătățirea transportului european pe căile navigabile interioare”** (COM(2021)0324) abordează provocările cu care se confruntă sectorul transporturilor pe căile navigabile interioare. Acesta conține „Planul de acțiune pentru transportul pe căile navigabile interioare 2021 - 2027”, care trebuie să realizeze obiectivele Green Deal-ului european și ale Strategiei de Mobilitate Durabilă și Inteligentă. Obiectivele de bază ale planului de acțiune sunt transferarea mai multor transporturi de mărfuri către căile navigabile interioare și punerea sectorului pe o cale ireversibilă de zero emisii. Acestea sunt susținute de digitalizarea în continuare și de măsuri de sprijinire a forței de muncă actuale și viitoare.

Documente strategice la nivel Pan-European

Politicile la nivel pan-European sunt stabilite sub coordonarea UNECE. Cele mai importante documente UNECE, care reglementează întreținerea și optimizarea infrastructurii căilor navigabile cu scopul de a crea condiții uniforme pentru dezvoltarea, întreținerea și utilizarea comercială a căilor navigabile interioare din Europa pe tot parcursul anului, includ:

- **Acordul European privind Principalele Căi Navigabile Interioare de Importanță Internațională (AGN) (UNECE, 2010)**, care a intrat în vigoare în 1999 și constituie un cadru legal internațional pentru planificarea dezvoltării și întreținerii rețelei europene de căi navigabile interioare și pentru porturile de importanță internațională, pe baza parametrilor tehnici și operaționali.
- **CEVNI - Codul European pentru Căile Navigabile Interioare (UNECE, 2015)**, care conține regulile de bază aplicabile transporturilor pe căile navigabile interioare în regiunea UNECE, cum ar fi marcaje și cântare de pescaj pe nave, semnale vizuale pe nave, semnale sonore și 99 radiotelefonie, semne și marcaje pe căi navigabile, reguli ale drumului, regulile de acostare, semnalizarea, cerințele de raportare, precum și prevenirea poluării apei și eliminarea deșeurilor. Aceste norme armonizate constituie baza juridică și tehnică pentru codurile naționale de căi navigabile interioare din statele membre UNECE.
- **Acordul European privind Transportul Internațional al Mărfurilor Periculoase pe Căile Navigabile Interioare (ADN) (UNECE, 2016)**. Acest acord cuprinde toate mărfurile periculoase și specifică dacă acestea pot fi transportate cu navele fluviale.

Documente strategice la nivelul Regiunii Dunării

Politicile care vizează regiunea Dunării sunt stabilite sub umbrela UE, precum și a convențiilor și acordurilor internaționale relevante pentru transporturile pe căile navigabile interioare. Cel mai important cadru global pentru activitățile de dezvoltare în (macro)regiunea Dunării este oferit de **Strategia UE pentru Regiunea Dunării - EUSDR (CE, 2010b)**, care cuprinde cele 14 țări dunărene (inclusiv Statele Membre UE, țările candidate la aderare) și încearcă să creeze sinergii și să asigure coordonarea între politicile și inițiativele existente care au loc în regiunea Dunării.

IV. MODALITATEA DE ASIGURARE A COMPENSAȚIILOR CORESPUNZĂTOARE SAU DE PLATĂ A OBLIGAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC

Potrivit H.G. nr. 519/1998 privind înființarea Companiei Naționale "Administrația Canalelor Navigabile" S.A., cu modificările și completările ulterioare:

"Art. 6. (1) Veniturile proprii ale Companiei se constituie din:

- a) redevențele/chiriile obținute din subconcesionarea/închirierea infrastructurii de transport naval și a bunurilor proprietate a Companiei;
- b) redevențele obținute din concesionarea serviciilor de siguranță;
- c) tarifele de utilizare a infrastructurii de transport naval și de furnizare a serviciilor de siguranță;
- d) tarifele percepute pentru efectuarea activităților cuprinse în statut.

(2) Nivelul minim al redevențelor și chiriilor, precum și tarifele prevăzute la alin. (1) se aprobă de consiliul de administrație, cu respectarea legislației în vigoare.

(3) Compania are obligația de a face publice tarifele prevăzute la alin. (1) lit. c) și d), precum și facilitățile care se acordă privind plata acestor tarife."

"Art. 7. - (1) Finanțarea obiectivelor de investiții privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public al statului se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și/sau din surse atrase.

(2) Finanțarea lucrărilor de întreținere și reparații, precum și cheltuielile de exploatare a infrastructurii de transport naval se asigură din veniturile proprii ale Companiei.

(2¹) În situații deosebite, pentru lucrările de întreținere și reparații ale infrastructurii de transport naval, Compania poate primi fonduri de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, sub formă de subvenții. Lucrările de întreținere și reparații pentru care se acordă subvenții de la bugetul de stat și fondurile necesare pentru efectuarea acestor lucrări se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

(2²) Pentru prestarea serviciilor, operațiunilor și lucrărilor prevăzute la art. 4¹ lit. bb), Compania poate primi fonduri de la bugetul de stat, în conformitate cu legislația în vigoare, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pe bază de decont de cheltuieli, întocmit pentru fiecare activitate.

V. POLITICA DE DIVIDENDE DIN PROFITUL NET APLICABILĂ COMPANIEI

Obiectivul principal al acționariatului este asigurarea unui echilibru între politica de dividende și cea privind asigurarea fondurilor necesare pentru programele investiționale angajate de companie pentru întreținere, modernizare și dezvoltare. Politica de dividende din profitul net se va face în conformitate cu legislația aplicabilă în vigoare.

VI. AȘTEPTĂRI PRIVIND POLITICA DE INVESTIȚII

Prin politica de investiții se va urmări:

- modernizarea canalelor navigabile în vederea creșterii siguranței navigației;
- posibilitatea creșterii vitezei de navigație pe canalele navigabile;
- asigurarea stabilității versanților și malurilor înalte ale canalelor navigabile;
- eliminarea riscurilor generate de posibilități privind scăderea bruscă a nivelului apei în bieful II al CDMN și implicit a efectelor grave cauzate de acest fenomen;
- creșterea gradului de siguranță al transportului naval pe canalele navigabile;
- finalizarea investiției Canal Dunăre București (obiectivul de investiții: Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe)
- creșterea gradului de siguranță în exploatare al Ecluzei Năvodari;
- reducerea semnificativă a timpilor medii de ecluzare, cu impact direct asupra creșterii traficului pe canalele navigabile;
- modernizarea și extinderea capacităților de operare în porturi etc.;
- reducerea costurilor prin integrarea surselor de energie neconvențională în instalațiile proprii.

Pentru întreținerea, reparația, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii, CN ACN S.A. trebuie să aloce resurse financiare în cuantum de peste 50% din totalul veniturilor obținute din administrarea și exploatarea infrastructurii de transport naval ce face obiect al contractului de concesiune încheiat cu MTI.

Compania a derulat și are în pregătire o serie de proiecte care vizează îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii pe care o are în administrare, astfel:

PROIECTE FINANȚATE DIN PROGRAMUL OPERAȚIONAL INFRASTRUCTURĂ MARE 2014-2020

I. PROIECTE ÎN IMPLEMENTARE

| Nr. crt. | Denumirea Proiectului | Valoarea contractului de finanțare (lei cu TVA) | Buget estimat 2024 (lei cu TVA) | Buget estimat anii următori (propunere fazare PT 2021-2027) |
|----------|---|---|---|---|
| 1. | Modernizare și extindere capacitate de operare în Portul Ovidiu | 83.849.525 | 28.902.000 | 34.004.249 |
| 2. | Modernizare și extindere capacitate de operare în Portul Luminița | 119.556.257 | 0 (în curs de modificare PT 2021-2027) | 109.071.345 |
| 3. | Reactualizare Studiu de Fezabilitate pentru obiectivul de investiții: Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe | 7.271.400 | 1.859.000 | 423.171 |

II. PROIECTE ÎN PREGĂTIRE PENTRU PERIOADA 2023 - 2027

A. PROIECTE PENTRU ASIGURAREA NAVIGAȚIEI ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ

A.1. Modernizarea canalelor navigabile ale Dunării: Canal Dunăre - Marea Neagră și Canal Poarta Albă - Midia - Năvodari în vederea creșterii siguranței navigației

ETAPA 2 a proiectului presupune proiectarea și executarea lucrărilor.

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea navigației pe canalele navigabile inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației.

➤ **Obiective specifice preconizate a fi atinse pentru Canal Dunăre - Marea Neagră:**

- modernizarea, reabilitarea și finalizarea lucrărilor de protecții și consolidări maluri pe sectoarele cu maluri înalte;

- finalizarea, reabilitarea și racordarea văilor afluate (din beton armat) la terenul adiacent pentru preluarea apelor pluviale pe sectoarele cu maluri înalte;
- modernizarea și reabilitarea sistemului de drenaj și colectare a apelor pluviale și din exfiltrații și execuția cavalierilor la cota terenului natural pe sectoarele cu maluri înalte;
- modernizarea și reabilitarea pereurilor secțiunii udate trapezoidale prin consolidarea zonelor afectate;
- realizarea lucrărilor de consolidare și susținere a taluzurilor pe zonele instabile sau cu potențial de instabilitate;
- modernizarea drumurilor de acces și de exploatare, inclusiv a podetelor și a podurilor;
- lucrări de combatere a eroziunii solului și plantări de arbuști pe sectorul Murfatlar - Agigea;
- realizarea unei canalizații noi pentru fibra optică aferentă sistemului de comunicații RoRIS-ACN.

➤ **Obiective specifice preconizate a fi atinse pentru Canal Poarta Alba - Midia - Năvodari**

- finalizarea, reabilitarea și racordarea văilor afluate (din beton armat) la terenul adiacent pentru preluarea apelor pluviale pe sectoarele cu maluri înalte;
- modernizarea și reabilitarea sistemului de drenaj și colectare a apelor pluviale și din exfiltrații și execuția cavalierilor la cota terenului natural pe sectoarele cu maluri înalte;
- modernizarea și reabilitarea pereurilor secțiunii udate trapezoidale prin consolidarea zonelor afectate;
- finisarea și protecția taluzurilor stâncoase din amonte de ecluza Ovidiu, dintre km 12+000 ÷ 15+000 (km 15+500 ÷ 12+500), deasupra drumului tehnologic și de intervenție de la cota +10,0 mrMB;
- realizarea lucrărilor de consolidare și susținere a taluzurilor pe zonele instabile sau cu potențial de instabilitate;
- lucrări de combatere a eroziunii solului și plantări de arbuști pe taluzurile în argile din bieful I al CPAMN;
- modernizarea drumurilor de acces și de exploatare, inclusiv a podețelor și a podurilor;
- realizarea unei canalizații noi pentru fibra optică aferenta sistemului de comunicații RoRIS-CAN;

Durata de execuție a lucrărilor este de 60 luni la care se adaugă 11 luni elaborare proiect tehnic și obținere autorizație de construire.

Perioada estimată de implementare ETAPA 2 - 2024-2029. Valoarea investiției fără TVA: 1.140.152.300 lei.

A.2. Retehnologizare ecluza Năvodari în vederea creșterii siguranței navigației

ETAPA 2 a proiectului presupune proiectarea și executarea lucrărilor de modernizare a ecluzelor Năvodari.

Lucrările vor avea în vedere următoarele:

- înlocuirea echipamentelor și instalațiilor de bază și a instalațiilor auxiliare ale celor două ecluze;
- realizarea unui sistem de comandă și automatizare care să reducă influența factorului uman și să prevină erorile de exploatare;
- reabilitarea camerelor tehnologice în care sunt montate echipamentele și instalațiile pentru a asigura microclimatul necesar bunei funcționări a acestora;
- reabilitarea protecției construcțiilor de dirijare pentru accesul navelor în ecluză precum și reabilitarea construcției de beton a ecluzei;
- modernizarea instalației de prevenire a amestecării apei dulci cu apă sărată.

Pentru evitarea întreruperii navigației pe perioada lucrărilor proiectul va fi implementat în 2 faze (câte un fir de navigație în fiecare fază) astfel încât perioada estimată de implementare a proiectului va fi de 5 ani, respectiv 2024-2028.

Valoarea investiției (în lei) fără TVA: 425.204.346 lei.

A.3. Achiziția unei nave pentru măsurători hidrografice cu echipament multibeam

Necesitatea dotării CN ACN - S.A. cu o navă de măsurători hidrografice cu echipament multibeam este motivată de faptul că măsurătorile hidrografice cu acest tip de echipament au o acuratețe ridicată, suprafața acoperită la o trecere a navei este mult mai mare.

Mai mult decât atât, în cadrul proiectului FAIRway Danube (finalizat în 2021), administrațiile de cale navigabilă din celelalte țări și-au procurat acest tip de echipament hidrografic. Măsurătorile hidrografice realizate sunt încărcate în aplicația WAMOS - platforma de monitorizare a activităților de mentenanță și întreținere a șenalului navigabil al Dunării dezvoltată în cadrul proiectului FAIRway Danube.

În vederea aducerii la același standard și grad de acuratețe a măsurătorilor hidrografice realizate pe cele două canale navigabile și a facilitării schimbului de date între administrațiile de cale navigabile dotarea ACN cu o navă cu echipament hidrografic multibeam este absolut necesară.

A.4. Reabilitare și retehnologizare baraj stăvilor mobil Km 4+337

Acest stăvilor împiedică inundarea canalului atunci când apele Dunării sunt mai mari, sau oprește scurgerea apei din canal când apele Dunării sunt mai mici decât cele din bieful II.

Lucrările pentru adaptarea stavilarului la condițiile de exploatare ale CDMN nu au fost executate până în prezent deoarece obiectivul nu s-a aflat în administrarea companiei naționale. Acesta a fost transmis, conform HG 887/2021, în administrarea Ministerului

Transporturilor și Infrastructurii și concesiunea Companiei Naționale "Administrația Canalelor Navigabile, în vederea includerii în schema de funcționare a Nodului Hidrotehnic Cernavodă și, totodată, în vederea reabilitării și re tehnologizării acestuia pentru a răspunde condițiilor de exploatare ale Canalului Dunăre - Marea Neagră (CDMN) și Canalului Poarta Albă - Midia Năvodari (CPAMN).

Durata de execuție a lucrărilor este de 8 luni la care se adaugă perioada elaborare proiect tehnic și obținere a autorizației de construire de 4 luni. Valoarea estimată a investiției: 42.280.514 lei fără TVA .

B. PROIECTE DE MODERNIZARE/EXTINDERE A INFRASTRUCTURII PORTUARE

B.1. Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Medgidia

Proiectul are în vedere finalizarea a 3 dane de operare și a cheului aferent acestora; reabilitarea platformelor portuare existente, reabilitarea sistemului de legare nave și protecție cu apărători de cheu a tuturor danelor din port, reabilitarea căilor de acces, cheurilor, platformelor portuare, securizarea incintei portuare, asigurarea utilităților în port și la dane, reabilitarea clădirii administrative.

B.2. Modernizare și extindere capacitate de operare în portul Basarabi

Obiectivul principal al proiectului:

- finalizarea procedurii de preluare a terenurilor și mijloacelor fixe aferentei Zonei libere Basarabi de la CN "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța;
- reabilitarea infrastructurii portuare existente în vederea acostării și operării în condiții de siguranță a navelor în port, asigurarea facilităților de furnizare utilități către nave și extinderea capacității de operare în Portul Basarabi;
- reabilitarea platformelor portuare existente;
- reabilitarea sistemului de legare nave și de protecție cu apărători de cheu a tuturor danelor din port;
- reabilitarea căilor de acces (drumuri) în port, la cheuri și dane, la platformele portuare și la danele de pasageri;
- reabilitare împrejmuire și sistem de securizare a incintei portuare;
- reabilitarea și modernizarea instalațiilor pentru furnizare utilități (apa potabilă la dane, rețeaua de canalizare, alimentarea cu energie electrică);
- asigurarea instalațiilor și dotărilor P.S.I. pentru fiecare dană;
- reabilitarea instalației de iluminat exterior în port;
- reabilitarea/modernizarea clădirilor administrative (Gara Fluvială, Anexa socială, Magazie mărfuri generale punerea în siguranță a clădirilor centralelor termice din portul industrial și din portul comercial).

Implementarea proiectului se va realiza în 2 etape:

ETAPA 1- elaborare studiu fezabilitate (finanțare surse proprii). Perioada implementare estimată: 2024-2025

ETAPA 2 - proiectare și execuție lucrări (finanțare fonduri europene nerambursabile). Perioada implementare estimată: 2026-2028

B.3. Modernizarea frontului de așteptare al portului Basarabi

Obiectivul proiectului este reabilitarea frontului de acostare în lungime de 301 m în vederea asigurării:

- acostarea în condiții de siguranță a convoaielor de barje ce au ca destinație de operare a mărfurilor portul Basarabi;
- acostarea în condiții de siguranță a navelor în cazul în care navigația pe canal este închisă din motive meteorologice.

Valoare estimată a investiției 20.281.084 lei fără TVA. Perioada de execuție a lucrărilor 12 luni.

B.4. Modernizarea frontului de așteptare amonte și aval port Medgidia

Obiectivul proiectului este reabilitarea frontului de acostare amonte de intrarea în port în lungime de 609 m și a frontului de acostare aval de intrarea în port în lungime de 309 m în vederea asigurării:

- acostării în condiții de siguranță a convoaielor de barje ce au ca destinație de operare a mărfurilor portul Medgidia;
- acostării în condiții de siguranță a navelor în cazul în care navigația pe canal este închisă din motive meteorologice.

C. PROIECTE PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ȘI EFICIENȚA ENERGETICĂ

C.1. Analizarea oportunității implementării surselor de energie neconvențională în instalațiile de alimentare cu energie electrică din cadrul punctelor de consum ale companiei.

Obiectivele proiectului sunt: identificarea altor surse de furnizare a energiei electrice nepoluante concomitent cu reducerea cheltuielilor cu energia electrică.

Proiectul este propus a se implementa în 2 etape:

ETAPA 1 - Elaborarea studiilor de prefezabilitate/fezabilitate ce vor avea în vedere următoarele cerințe:

1. reducerea cheltuielilor anuale cu energia electrică, având în vedere și faptul că prețul energiei electrice este în creștere;

2. costurile totale cu mentenanța preventivă și mentenanța corectivă a instalațiilor de producere a energiei neconvenționale nu vor fi mai mari față de costurile energiei electrice din rețeaua de distribuție publică, raportat la o perioada de timp (anual);
3. durata de viață a instalațiilor de producere a energiei neconvenționale, proiectate și executate, trebuie să fie de minim 10 ani;
4. echipamentele și instalațiile de producere a energiei neconvenționale ce se vor monta în cadrul punctelor de consum ale companiei se vor amplasa în zone unde exista personal de pază și/sau patrulare pentru a împiedica sustragerile acestora și actele de vandalism;
5. nu se agreează soluția tehnică de montaj panouri fotovoltaice pe construcțiile existente, pentru a preveni deteriorarea hidroizolației și a avea acces facil la aceasta;
6. prin documentația de proiectare se vor prevedea și cursuri teoretice și practice de pregătire a personalului beneficiarului.

Pentru ETAPA 1 de implementare a proiectului CN ACN -S.A. are în derulare un studiu de fezabilitate, cu finanțare din surse proprii.

ETAPA 2 - proiectarea și executarea lucrărilor este condiționată de rezultatele studiului de fezabilitate realizat la ETAPA 1 și care va stabili soluțiile tehnice de implementare, valoarea lucrărilor, eficiența energetică obținută, durata de implementare.

D. PROIECTE DE CĂI NAVIGABILE NOI ȘI INFRASTRUCTURA AFERENTĂ

D.1. Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe

Implementarea proiectului se va face în 2 etape.

ETAPA 1 - Reactualizarea studiului de fezabilitate este în curs de implementare cu finanțare din POIM 2014-2020 conform contract de finanțare nr. 144/09.05.2022

Obiectivele reactualizării studiului de fezabilitate vor fi în principal cele avizate de CTE al MTI cu AVIZ Nr. 71/80 din 19.07.2012 și de Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național cu AVIZ Nr. 42 din 17.08. 2012 astfel că principalele caracteristici tehnice și capacități asigurate prin realizarea obiectivului de investiții „Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe” să fie păstrate.

ETAPA 2 - Proiectare și executare lucrări (proiect potențial, în funcție de aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai investiției)

În funcție de rezultatele studiului de fezabilitate și de identificarea surselor de finanțare pentru executarea lucrărilor se va putea demara ETAPA 2 de implementare.

Valoarea totală a investiției, așa cum a fost avizată de CTE al MTI cu AVIZ Nr. 71/80 din 19.07.2012 și de Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național cu AVIZ Nr. 42 din 17.08. 2012 este de cca. 1,38 miliarde euro fara TVA (respectiv 1,64 miliarde euro cu TVA 19%). Această valoare va fi actualizată după aprobarea reactualizării studiului de fezabilitate livrat în ETAPA 1.

E. ALTE PROIECTE ÎN ANALIZĂ PENTRU IDENTIFICARE SURSA DE FINANȚARE ȘI OPORTUNITATE DEMARARE

E.1. Sistem de management al traficului de nave pe canalele navigabile CDMN și CPAMN (MODERNIZARE RoRIS ACN)

Obiectiv - asigurarea desfășurării în condiții de siguranță a traficului de nave pe cele două canale și monitorizarea acestuia în acord cu Directiva RIS.

ETAPA 1- studiu de fezabilitate/DALI

Perioada implementare estimată: 2024-2025

ETAPA 2- proiectare și executare lucrări

Perioada implementare estimată: 2026-2028

E.2. Analizarea oportunitatii dotarii ACN cu nave multifuncționale

Investiția ar presupune proiectarea și construirea unor nave multifuncționale cu clasa spargător de gheață pentru asigurarea condițiilor de navigație pe canalele navigabile pe întreaga perioadă a anului și asigurarea forțelor de intervenție în cazul situațiilor de urgență (incendii, poluări etc).

În condițiile creșterii traficului de nave pe cele două canale navigabile Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari respectiv intervenției cu promptitudine în situații de urgență, o singură navă nu poate asigura în mod rapid și eficient intervenția astfel încât este necesară câte o navă pentru fiecare canal navigabil.

Durata estimată pentru implementare, după identificarea surselor de finanțare: proiectare și executare lucrări - 18 luni.

VII. DEZIDERATELE APT ȘI ALE ACȚIONARILOR CU PRIVIRE LA COMUNICAREA CU ORGANELE DE ADMINISTRARE ȘI CONDUCERE ALE ÎNTREPRINDERII PUBLICE

CN ACN S.A. este condusă de adunarea generală a acționarilor, consiliul de administrație, a căror componență și atribuții sunt cele prevăzute de lege și de statutul societății, precum și de directorul/directorii căruia/căroro i-a/le-a fost delegată conducerea companiei de către Consiliul de Administrație în condițiile legii și ale statutului companiei.

Competența luării deciziilor de administrare și a deciziilor de conducere a companiei și răspunderea, în condițiile legii, pentru efectele acestora revine consiliului de administrație și directorilor, dacă le-au fost delegate atribuțiile de conducere a companiei în condițiile legii și ale statutului companiei.

Compania este administrată de un consiliu de administrație format din 7 membri (administratori). Mandatul administratorilor este stabilit prin actul constitutiv, neputând depăși 4 ani.

În conformitate cu prevederile art. 42, alin. (4) din O.U.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare, procedura de selecție va cuprinde cel puțin unul dintre următoarele criterii obligatorii:

- a) Competențe profesionale dovedite prin minimum 5 ani de experiență în administrarea sau managementul unor entități, persoane juridice ce desfășoară activități specifice sectorului transport naval, logistic, operare portuară, administrarea infrastructurii de transport naval; sau
- b) Competențe profesionale dovedite prin minimum 5 ani de experiență în cadrul autorităților administrației publice centrale sau locale ori instituțiilor publice, îndeplinind atribuții de conducere, reglementare sau control în domeniul naval.

Consiliul de administrație este condus de către un președinte, ales de către consiliul de administrație din rândul membrilor săi. Președintele consiliului de administrație nu poate fi numit și în funcția de director general al companiei.

Consiliul de administrație poate delega atribuții de conducere a companiei, directorilor. Directorul general va reprezenta compania în relația cu terții și în justiție, conform atribuțiilor sale.

Consiliul de administrație trebuie să colaboreze îndeaproape cu statul acționar, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, pentru a asigura informarea în timp util și o comunicare constantă cu acționarul majoritar cu privire la direcțiile strategice ale companiei.

Transmiterea documentelor de raportare în termenele prevăzute de lege și de actele administrative emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și a oricăror altor informații pe care acționarii le consideră necesare reprezintă exemple de bună comunicare între CN ACN S.A. și acționari.

Orice deviere de la indicatorii de performanță stabiliți trebuie notificată autorității publice tutelare și acționarilor, după caz, în cel mai scurt timp posibil, de îndată ce organele de administrare și conducere ale întreprinderii publice determină că o astfel de deviere este foarte probabilă.

VIII. AȘTEPTĂRI ÎN DOMENIUL ETICII, INTEGRITĂȚII ȘI GUVERNANȚEI CORPORATIVE

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

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

A acționarii se așteaptă să fie acordată o importanță deosebită implementării Codului de etică care stabilește principiile și standardele de conduită și care reglementează situațiile privind

conflictele de interese și incompatibilitate la nivelul Companiei, inclusiv la nivelul Consiliului de Administrație.

Având în vedere că politicile adecvate de audit și control intern contribuie semnificativ la buna funcționare a companiei, se subliniază necesitatea revizuirii de către Consiliul de Administrație a sistemelor de audit și control intern pentru a se asigura că CN ACN S.A. menține sisteme corespunzătoare de raportare financiară, audit intern și extern, control intern, conformitate și gestiune a riscului.

Consiliul de administrație va asigura conformarea cu bunele practici privind guvernarea corporativă și obligațiile ce revin membrilor consiliului de administrație, dar și conducerii executive în aplicarea legislației naționale în acest domeniu (raportările, realizarea indicatorilor de performanță, transparența privind rezultatele economico-financiare, respectarea termenelor și a obligațiilor de publicare prevăzute etc.).

Tranzacțiile cu părțile afiliate, așa cum sunt menționate la art. 52 din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă un alt aspect important ce ține de etica CN ACN S.A., iar adoptarea de către companie a unor reglementări interne cu privire atât la acestea, cât și la gestionarea conflictelor de interese, sunt așteptări pe care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii le are de la administratori și conducerea executivă.

Gestionarea conflictului de interese în situația tranzacțiilor cu părțile afiliate

Angajații, membrii Consiliului de Administrație și directorii trebuie să informeze conducerea companiei atunci când ei sau membri ai familiilor lor au un interes major într-o tranzacție pe care compania o negociază.

Angajații, membrii Consiliului de Administrație și directorii aflați în conflict de interese față de partea afiliată nu vor face parte din comisia de evaluare constituită pentru atribuirea contractului, nu vor participa la discuții și deliberări în cadrul procesului de luare a deciziei, nu vor semna documente privind atribuirea contractului respectiv, vor respecta prevederile politicii interne cu privire la protecția informațiilor privilegiate. Membrii Consiliului de Administrație trebuie să se asigure de evitarea unui conflict de interese direct sau indirect cu Compania, iar în cazul apariției unui astfel de conflict se vor abține de la dezbaterile și votul asupra chestiunilor respective, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Membrii Consiliului de Administrație exercită orice act care este legat de administrarea companiei în interesul acesteia, în limita drepturilor care li se conferă prin contractul de mandat și a prevederilor legale în vigoare. Membrii consiliului de administrație al CN ACN S.A. își desfășoară activitatea cu respectarea legilor, actelor normative și de reglementare din România, precum și a celor din Uniunea Europeană.

Exercitarea echitabilă a autorității în procesul de administrare, precum și în relația cu partenerii CN ACN S.A., de la autorități publice, la furnizori de servicii, echipamente, lucrări și până la personalul companiei, membrii CA se angajează să asigure exercitarea autorității într-o manieră corespunzătoare, obiectivă și corectă, fără niciun fel de abuz, sau încălcare a drepturilor legale.

IX. MEDIUL DE AFACERI ÎN CARE OPEREAZĂ ȘI RISCURILE LA CARE ESTE EXPUSĂ ÎNTREPRINDEREA PUBLICĂ

Managementul riscului

Consiliul de administrație împreună cu conducerea executivă trebuie să identifice și să monitorizeze permanent factorii de risc cu scopul de a reduce gradul de expunere al CN ACN S.A. la efectele unor riscuri inerente (economic, operațional, riscul de curs valutar, comercial, managementul riscului de preț, riscul de rată a dobânzii, riscul în relațiile cu partenerii de afaceri etc.)

Posibile riscuri asociate activității CN ACN S.A.:

- **Riscul evoluției negative la nivelul contextului economic general:** Dezvoltarea activității de transport fluvial de mărfuri depinde într-o măsură semnificativă de evoluțiile macroeconomice atât la nivel național, cât și internațional, contextul economic general având un impact semnificativ asupra traficului de mărfuri și pasageri și implicit asupra Companiei.
- **Riscul de contrapartidă/lichiditate:** riscul de neîncasare a contravalorii serviciilor prestate, metodele de tratare fiind monitorizarea încasării la timp a facturilor, implementarea unui sistem de securizare a creanțelor comerciale prin instituirea unui sistem adecvat de garanții, acolo unde este cazul.
- **Riscul operațional:** Riscurile operaționale sunt asociate activității companiei, cu capacitatea acesteia de a genera venituri și a de a menține o marjă operațională competitivă. Ele depind de capacitatea companiei de asigura prestarea serviciilor în porturi, la solicitarea operatorilor de transport. Există riscul ca seceta îndelungată sau o iarnă grea să aibă un impact major asupra activității curente a companiei.
- **Risc financiar:** Riscurile financiare importante sunt riscul de dobândă și cel de curs valutar. În situația utilizării unor resurse atrase prin împrumuturi, trebuie să se aibă în vedere situația în care acestea sunt purtătoare de dobânzi. O creștere a dobânzilor pe piețele interbancare va conduce la majorarea costului de finanțare, cu implicații asupra rezultatului financiar al companiei.
- **Riscul privind realizarea investițiilor:** acest risc se referă atât la riscul de a nu obține finanțarea din fonduri europene sau de la bugetul de stat pentru proiectele de investiții, cât și la elemente de natură tehnică, respectiv soluțiile tehnice să fie corespunzătoare din punct de vedere tehnic.

Responsabilitate socială

Compania va trebuie să mențină și să dezvolte o cultură a responsabilității sociale bazată pe etică în afaceri, respect pentru drepturile clienților, echitate socială și economică, tehnologii

prietenos față de mediu, corectitudine în relațiile de muncă, transparență față de autoritățile publice.

Diversificarea veniturilor

Consiliul de administrație și conducerea executivă trebuie să se concentreze pe creșterea veniturilor companiei, precum și pe identificarea unor alte posibile surse de venituri și să aibă în vedere adoptarea măsurilor necesare pentru sustenabilitatea și dezvoltarea CN ACN S.A. în perioada mandatului.

Protecția mediului înconjurător

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

Unul din obiectivele de urmărit îl constituie menținerea “Sistemului de Management Integrat de Calitate, Mediu, Sănătate și Securitate Ocupațională” la nivelul Companiei, având permanenta preocupare de a evita, reduce și controla impactul asupra mediului din activitățile și serviciile desfășurate în cadrul CN ACN S.A..

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

X. AȘTEPTĂRI PRIVIND CHELTUIELILE DE CAPITAL, REDUCERILE DE CHELTUIELI ȘI ALTE ASPECTE ALE AFACERII

Cheltuieli de capital

Accionariatul dorește ca în următorii patru ani, administratorii și conducerea executivă să acționeze pentru a asigura o performanță sustenabilă a companiei urmărind, dar fără a se limita la acestea:

- o planificare pe termen lung a proiectelor de investiții;
- creșterea profitului;
- asigurarea și menținerea unui flux de numerar pozitiv care să asigure nevoile de numerar curente și protejarea Companiei de eventualele riscuri;
- reducerea pierderilor, plăților restante, consumurilor și costurilor operaționale prin intensificarea controlului bugetării, angajării și utilizării resurselor patrimoniale;

- recuperarea creanțelor și asigurarea unui sistem de urmărire a contractelor în derulare și de reacție proactivă în cazul identificării legate de încasările companiei din contractele încheiate;
- optimizarea structurii de capital prin utilizarea de surse împrumutate pentru finanțarea investițiilor;
- demararea unui proces de identificare și intabulare a domeniului public aflat în concesiunea companiei;
- corelarea creșterii câștigului mediu pe salariat cu creșterea productivității muncii;
- întărirea nivelului de monitorizare în execuția programelor de activitate, controlului intern și a proceselor din companie;
- dimensionarea optimă a resurselor umane în raport cu nevoile reale de activitate și dezvoltare ale companiei.

O atenție deosebită va fi acordată alocării de resurse financiare în vederea întreținerii și modernizării infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public al statului, concesionată companiei de către minister, în baza contractului de concesiune.

Prioritățile specifice pentru mandatul de 4 ani pe perioada 2024 - 2028

Pentru perioada 2024 - 2028, se așteaptă ca îndeplinirea următoarelor obiective strategice prioritare să se efectueze cu costuri minime și în condiții de eficiență operațională și organizațională:

- Urmărirea și recuperarea creanțelor și/sau crearea de provizioane pentru veniturile incerte;
- Optimizarea procesului de implementare a principiilor de guvernanță corporativă, etică și integritate;
- Dezvoltarea/implementarea unei culturi organizaționale orientate spre performanță;
- Asigurarea unui cadru aferent și eficace controlului intern managerial care să includă funcțiile de conducere, de conformitate și audit intern, precum și un cadru corespunzător privind raportarea financiară și contabilă;
- Creșterea satisfacției clienților, partenerilor de afaceri, furnizorilor și calității serviciilor prestate;
- Alinierea la cerințele cadrului de reglementare european și național privind transportul naval;
- Îmbunătățirea procesului de comunicare generală, internă și externă, de comunicare corporativă a companiei, a capitalului de imagine.

Indicatori de performanță

În conformitate cu dispozițiile art. 47 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, categoriile de indicatori de performanță financiari obligatorii și aplicabili tuturor întreprinderilor publice sunt următoarele:

- a) politica de investiții;
- b) finanțarea;
- c) operațiuni;
- d) rentabilitatea;
- e) rata de distribuție a profitului sub formă de dividende.

De asemenea conform prevederilor art. 2 din Anexa 1 la H.G. nr. 639/2023, scrisoarea de așteptări recomandă o serie de indicatori de performanță pentru întreprinderea publică.

Pentru politica de investiții se recomandă următorii indicatori:

$$\text{rata cheltuielilor de capital} = \frac{\text{cheltuieli de capital}}{\text{total active}}$$

Pentru finanțare se recomandă următorii indicatori:

$$\text{rata lichidității curente} = \frac{\text{active curente (circulante)}}{\text{datorii curente}}$$

$$\text{rata lichidității imediate (Testul acid)} = \frac{\text{active circulante} - \text{stocuri}}{\text{datorii curente}}$$

$$\text{raportul dintre datorie și EBITDA} = \frac{\text{datorii totale}}{\text{EBITDA}}$$

$$\text{EBITDA} = \text{Profit net} + \text{Cheltuieli cu dobânzi} + \text{Cheltuieli cu impozite} \\ + \text{Cheltuieli cu depreciere} + \text{Cheltuieli cu amortizarea}$$

Pentru operațiuni se recomandă următorii indicatori:

$$\text{rata de rotație a activelor} = \frac{\text{cifra de afaceri netă}}{\text{valoarea medie a tuturor activelor}}$$

$$\text{rata de rotație a stocurilor} = \frac{\text{cifra de afaceri netă}}{\text{valoarea medie stoc}}$$

$$\text{rata de rotație a creanțelor} = \frac{\text{cifra de afaceri netă}}{\text{creanțe la începutul per. (T0) + creanțe la finalul per. (T1)/2}}$$

Pentru rentabilitate se recomandă următorii indicatori:

$$\text{rentabilitatea capitalului propriu (ROE)} = \frac{\text{profit net}}{\text{valoare capital propriu}}$$

$$\text{rentabilitatea activelor (ROA)} = \frac{\text{profit net}}{\text{Total active}}$$

$$\text{rata de creștere a cifrei de afaceri nete} = \frac{CA \text{ netă}_{\text{curent}} - CA \text{ netă}_{\text{canterior}}}{CA \text{ netă}_{\text{canterior}}}$$

$$\text{rata de creștere a profitului net} = \frac{\text{profit net per. curentă} - \text{profit net per. anterioară}}{\text{profit net per. anterioară}}$$

Pentru politica de dividende se recomandă următorii indicatori:

$$\text{rata de plată a dividendelor}_t = \frac{\text{dividende plătite}_t}{\text{profit net}_t}$$

Indicatori nefinanțari

În conformitate cu prevederile art. 27 alin. (1) și (2) din O.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, CN ACN S.A., în calitate de administrație portuară, are obligația să stabilească anual programele de mai jos, care vor face parte integrantă din planul de administrare întocmit de către membrii consiliului de administrație, fiind considerate indicatori de performanță nefinanțari:

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

Indicatori de guvernare corporativă

$$\text{rata membrilor independenți în CA}_t = \frac{\text{nr total de membri neexecutivi și independenți în CA}_t}{\text{nr total de membri în CA}_t}$$

$$\text{ponderea componentelor fixe}_t = \frac{\text{valoarea componentelor fixe din pachetul de remunerare}_t}{\text{valoarea totală a pachetului de remunerare}_t}$$

$$\text{ponderea componentelor variabile}_t = \frac{\text{valoarea comp. variabile din pachetul de remunerare}_t}{\text{valoarea totală a pachetului de remunerare}_t}$$

$$\text{rata membrilor independenți în CA}_t = \frac{\text{nr total de membri neexecutivi și independenți în CA}_t}{\text{nr total de membri în CA}_t}$$

stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor = confirmarea stabilirii politicilor (DA/NU

$$\text{rata femeilor care ocupă poziția de directori}_t = \frac{\text{nr total al femeilor cu funcția de directori}_t}{\text{nr total de directori}_t}$$

Evaluarea conformității îndeplinirii indicatorilor cheie de performanță financiari va fi certificată de un auditor extern independent iar indicatorii cheie de performanță nefinanciari de auditorul intern al companiei, raportată de către companie Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și publicată ca parte a raportului anual de activitate.

