

RAPORT DE ACTIVITATE

al
DIRECTORULUI GENERAL

pe anul

2018



- Aprilie 2019 -

A. DATE DE IDENTIFICARE A AGENTULUI ECONOMIC

1. Numele societății

S.C. Multi-Trans S.A.

2. Număr de înregistrare

- **La Oficiul Registrului Comerțului:** J 14/ 287/ 1998
- **Cod de identificare fiscală:** RO 555397

3. Forma juridică de constituire (SRL / SA / SCA / SNC)

Societate pe Acțiuni

4. Adrese, tel, fax:

- **Sediul social** – Sf. Gheorghe str. Császár Bálint; nr. 6; jud. Covasna
Tel/fax: 0267-351 156
E-mail: office@multitrans.ro ; website: www.multitrans.ro

5. Tipul activității principale și codul CAEN

- **Obiectul de activitate principal:**

Denumire activitate	Cod CAEN
Transporturi urbane,suburbane și metropolitane de călători	4931

6. Capital social

Capitalul social al SC Multi-Trans SA este de 174.084, împărțit în 69.633,6 acțiuni nominative în valoare nominală de 2,5 lei fiecare, subscrise în întregime de acționarul unic Consiliul Local Sf. Gheorghe.

B. CONDUCEREA ȘI PERSONALUL SOCIETĂȚII

Număr total de salariați 49 (la finele anului 2018), din care:

Structura numerică de personal :

- conducerea societății: 1 director general; 1 contabil șef; 1 inginer șef;
- biroul contabilitate și personal administrativ: 5 persoane;
- biroul aprovizionare și pază: 6 persoane;
- biroul tehnic-exploatare: 1 persoană;

- departamentul de service: 1 coordonator atelier, 1 revizor, 2 lăcătuși, 2 mecanici auto;
- Dispecerat și coloană: 1 șef coloană, 2 impiegați, 2 dispeceri, 2 vânzători de bilete și legitimații;
- 19 șoferi;
- 2 necalificați (personal auxiliar pentru întreținerea curățeniei).

Administrarea societății este exercitată de Consiliul de Administrație format din 5 membri (Bokor Alexandru, Cojoc Viorel, Lakatos Attila, Tittesz Zoltán și Vajna Kinga) numiți de Reprezentanții Adunării Generale ale Acționarilor de Consiliul Local al municipiului Sfântu Gheorghe (Hot. 6/230.06.2017).

Delegarea conducerii societății s-a făcut prin Decizia Consiliului de Administrație nr. 8/29.05.2018 în favoarea domnului Tittesz Zoltán și a fost încheiat cu aceasta Contractul de Mandat nr. 1/ 29.05.2018.

Salariul mediu brut pe unitate în 2017 a fost 3.765 lei față de 4.204 lei în anul 2018. Această creștere se datorează indexării salariilor având în vedere creșterea salariului minim pe economie pe parcursul anului 2018.

C. DESCRIEREA ACTIVITĂȚII CURENTE A SOCIETĂȚII

1. Piață / Tendințe

Societatea își desfășoară activitatea pe una din cele sensibile piețe din România, și anume piața transporturilor rutiere de persoane.

Companiile de transport rutier de persoane prezente la nivel național au înregistrat scăderi semnificative ale încasărilor pe parcursul anilor 2009-2014 din cauza diminuării traficului, în multe cazuri ajungându-se la falimente în rândul firmelor medii și mici. Jucătorii din piață spun că, în medie, 20-30% dintre cele aproximativ 5.000 de companii din acest sector au intrat în faliment pentru că nu-și vor mai putea acoperi costurile. Începând cu anul 2015 acest segment a început să se stabilizeze.

Segmentul de transport public de călători nu a simțit la fel de puternic efectele crizei, dar și aici scăderea a fost resimțită.

2. Produse / Servicii

Cifra de afaceri a societății Multi-Trans S.A. (pe baza datelor financiare din anul 2018) se compune din:

- 61,77 % subvenție acordat de Consiliul Local al municipiului Sfântu Gheorghe pentru acoperirea gratuităților și reducerilor de tarife acordate de CL;
- 30,66 % venituri din activitatea de bază – transport public de persoane în municipiul Sfântu Gheorghe;
- 3,90% venituri din servicii de transport către terți, pe bază de comandă;

- 3,67 % venituri din închirierea spațiilor și a unor suprafețe a autobuzelor (reclame) deținute de Multi-Trans SA, din taxele de parcare și din activitatea de reparații executate în ateliere proprii către terți pe bază de comandă.

În prezent transportul public de călători este realizat prin aproximativ 20 de linii (trasee) în zilele lucrătoare (din care 5 linii principale) și 5 linii în zilele nelucrătoare (sâmbătă, duminică, sărbători legale).

În zilele lucrătoare autobuzele destinate transportului public local parcurg în medie 1.550 km., iar în zilele nelucrătoare aproximativ 650 km.

3. Parcul auto

Parcul auto al societății este compusă în special din autobuze și microbuze:

Nr. Cr t	Denumire / Marcă (tip)	An fabricație	Utilizare	Nr. circulație	Nr. locuri		Observații
					Pe scaune	În picioare	
1	BMC 215 SCB	2008	urban	CV-03-XZH	24	43	Concesionat
2	BMC 215 SCB	2008	urban	CV-03-XZK	24	43	Concesionat
3	BMC 215 SCB	2008	urban	CV-03-XZG	24	43	Concesionat
4	BMC 215 SCB	2008	urban	CV-03-XZP	24	43	Concesionat
5	VOLVO B-10M	1985	urban	CV-03-TMD	24	71	Concesionat
6	VOLVO B-10M	1985	urban	CV-03-TME	24	71	Concesionat
7	VOLVO B-10M	1985	urban	CV-03-TMC	24	71	Concesionat
8	VOLVO B 6 L	1999	urban	CV-01-RJO	27	19	Concesionat
9	VOLVO B 6 L	1999	urban	CV-01-RJP	27	19	Concesionat
10	VOLVO B 6	1999	urban	CV-01-GIP	23	33	Concesionat
11	VOLVO B10 L	1999	urban	CV-01-SFR	37	55	Concesionat
12	VOLVO B10 L	1997	urban	CV-01-RRW	42	42	Concesionat
13	MAN-NM-223	2006	urban	CV-05-TEL	27	39	Concesionat
14	MAN-NL-313	2001	urban	CV-05-TEM	37	58	Concesionat
15	MAN-NM-285	2004	urban	CV-05-TEN	22	44	Concesionat
16	MAN-NL-313	2003	urban	CV-05-TEP	36	56	Concesionat
17	MAN – NM 223 F	2005	urban	CV-05-ZIS	20	63	Concesionat
18	MAN – 21/ Lion's City	2005	urban	CV-05-ZIT	35	55	Concesionat
20	IKARUS 256	1986	taxări	CV-04-RAT	43	-	Proprietate
21	YOUTONG ZK 6129H	2007	taxări	CV -02-DKD	50	-	Proprietate
22	FORD TRANSIT	2005	taxări	CV-04-PUB	15	-	Proprietate
23	FORD TRANSIT	2005	taxări	CV-04-PRZ	15	-	Proprietate
24	Remorcă furgon	2006	taxări	CV-04-CHJ	-	-	Proprietate

25	Dacia Logan	2005	admin	CV-04-RCA	5	-	Proprietate
26	Dacia Papuc Mixt 1704	1996	admin	CV-02-RAT	5	-	Proprietate
27	Dacia Logan MCV	2016	admin	B-75-ZMW	5	-	Leasig financiar

4. Performanțe financiare

(pe baza datelor financiare din bilanțurile contabile, conform reglementărilor din România cu privire la regulile contabile)

RON

Perioada	Cifra de Afaceri	Producția vândută	Profit/Pierder e din exploatare	Profit/ Pierdere net
Anul 2005	2.410.554	1.478.995	18.857	9.628
Anul 2006	2.378.995	1.520.554	17.291	12.949
Anul 2007	2.476.494	1.511.494	-8.285	3.068
Anul 2008	2.662.753	1.586.953	-141.922	-86.675
Anul 2009	2.490.416	1.570.416	-5.462	-47.732
Anul 2010	2.768.574	1.623.574	99.823	1.582
Anul 2011	2.880.388	1.621.388	64.885	7.670
Anul 2012	3.112.915	1.700.915	27.517	11.629
Anul 2013	3.463.821	1.847.821	12.839	376
Anul 2014	3.710.091	1.610.092	-72.987	-81.712
Anul 2015	3.761.427	1.439.827	12.980	3.925
Anul 2016	3.360.839	1.269.875	-175.879	-183.143
Anul 2017	3.553.431	1.167.060	31.409	19.941
Anul 2018	3.863.196	1.454.796	-148.209	-155.143

D. ANALIZĂ FINANCIARĂ

1. Analiza financiară comparativă completă (2015,2016,2017 și 2018)

BILANT	dec 2015		dec 2016		dec 2017		dec 2018	
Numerar si echivalent	76 822	11%	37 514	6%	74 052	10%	20 918	4%
Creante clienti	51 515	7%	50 623	8%	51 087	7%	42 625	8%
Stocuri nete	60 303	9%	61 060	10%	56 900	8%	67 689	13%
Alte active circulante	215 210	31%	153 002	25%	235 967	33%	235 918	47%
TOTAL ACTIVE CIRCULANTE	403 850	59%	302 199	50%	418 006	59%	367 150	73%
Terenuri	258 587	38%	258 587	43%	258 587	37%	120 211	24%

Constructii (net)	808	0%	522	0%	2 339	0%	2 101	0%
Utilaje, echipamente, alte mijloace fixe (net)	24 643	4%	40 700	7%	27 268	4%	15 900	3%
Imobilizari corporale in curs	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Participatii si alte imobilizari financiare	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Imobilizari necorporale	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL ACTIVE IMOBILIZATE	284 038	41%	299 809	50%	288 194	41%	138 212	27%
Active de regularizare	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL ACTIV	687 888	100%	602 008	100%	706 200	100%	505 362	100%
Imprumuturi pe termen scurt	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Datorii furnizori	130 397	19%	188 479	31%	208 306	29%	318 881	63%
Clientsi creditorii	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Datorii cu taxe si impozite	70 525	10%	90 243	15%	107 593	15%	136 581	27%
Dividende de plata	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Datorii curente catre actionari	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Alte datorii curente	61 063	9%	66 494	11%	101 783	14%	64 170	13%
TOTAL DATORII TERMEN SCURT	261 985	38%	345 216	57%	417 682	59%	519 632	103%
Imprumuturi pe termen lung	0	0%	32 266	5%	23 595	3%	14 326	3%
Datorii pe termen lung catre actionari	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Alte datorii pe termen lung	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL DATORII TERMEN LUNG	0	0%	32 266	5%	23 595	3%	14 326	3%
TOTAL DATORII	261 985	38%	377 482	63%	441 277	62%	533 958	106%
Capital social	244 345	36%	244 345	41%	244 345	35%	171 084	34%
<i>Din care subscris si varsat</i>	244 345	36%	244 345	41%	244 345	35%	171 084	34%
Patrimoniu public	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Prime de capital	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Rezultatul curent (Profit/Pierdere)	3 925	1%	-183 143	-30%	19 941	3%	-155 143	-31%
Repartizarea profitului	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Rezultatul reportat (Profit/Pierdere)	-91 954	-13%	-106 263	-18%	-268 950	-38%	-249 009	-49%
Rezerve din reevaluare	190 676	28%	190 676	32%	190 676	27%	125 561	25%
Alte rezerve	78 911	11%	78 911	13%	78 911	11%	78 911	16%
Subventii pentru investitii	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL CAPITALURI PROPRII	425 903	62%	224 526	37%	264 923	38%	-28 596	-6%
Provizioane pentru riscuri si cheltuieli	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Pasive de regularizare	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL PASIV	687 888	100%	602 008	100%	706 200	100%	505 362	100%
Capital de lucru (Active curente - Datorii TS)	141 865		-43 017		324		-152 482	

CONT DE PROFIT SI PIERDERE	dec 2015		dec 2016		dec 2017		dec 2018	
CIFRA DE AFACERI	3 761 428	100%	3 360 839	100%	3 553 532	100%	3 863 196	100%
- Costul bunurilor vandute	1 111 171	30%	960 590	29%	910 223	26%	1 105 339	29%
REZULTAT BRUT DIN EXPLOATARE	2 650 257	70%	2 400 249	71%	2 643 309	74%	2 757 857	71%
+ Alte venituri din exploatare	1 841	0%	3 095	0%	3 881	0%	7 755	0%
- Cheltuieli cu salariile	1 709 454	45%	1 900 465	57%	2 213 809	62%	2 471 969	64%

- Cheltuieli Generale/Administrative	840 760	22%	649 058	19%	390 255	11%	430 246	11%
- Cheltuieli cu amortizari	88 904	2%	29 701	1%	11 616	0%	11 606	0%
- Cheltuieli cu provizioane	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
REZULTAT NET DIN EXPLOATARE	12 980	0%	-175 880	-5%	31 510	1%	-148 209	-4%
- Cheltuieli cu dobanzile	0	0%	925	0%	1 410	0%	997	0%
+/- Castiguri/Pierderi din diferente de curs valutar	0	0%	0	0%	-29	0%	-5	0%
+ Alte venituri (altele decat cele din exploatare)	3	0%	3	0%	4	0%	3 010	0%
- Alte cheltuieli (altele decat cele de exploatare)	7 649	0%	6 341	0%	5 823	0%	8 386	0%
REZULTAT BRUT	5 334	0%	-183 143	-5%	24 310	1%	-154 577	-4%
- Impozit pofit	1 409	0%	0	0%	4 369	0%	566	0%
REZULTAT NET	3 925	0%	-183 143	-5%	19 941	1%	-155 143	-4%
EBITDA	101 884	3%	-146 179	-4%	43 126	1%	-136 603	-4%
EBIT	12 980	0%	-175 880	-5%	31 510	1%	-148 209	-4%
REPARTIZAREA PROFITULUI								
Sold initial	-124 778		-206 490		-202 565		-385 708	
Profit net/Pierdere	-81 712		3 925		-183 143		19 941	
Dividende	0		0		0		0	
Rezerve, fond de dezvoltare	0		0		0		0	
Altele (inclusiv participarea salariatilor la profit)	0		0		0		0	
Sold final	-206 490		-202 565		-385 708		-365 767	
Numar de salariati								
	51	%	53		49		49	
INDICATORI								
Cresterea vanzarilor	100,00%		-10,65%		100,00%		8,71%	
Marja profitului brut	0,14%		-5,45%		0,68%		-4,00%	
Marja profitului net	0,10%		-5,45%		0,56%		-4,02%	
Gradul de acoperire al dobanzii din profit	#DIV/0!		-196,99		18,24		-154,04	
Imprumuturi termen scurt/Cifra de afaceri	0,00		0,00		0,00		0,00	
Lichiditatea patrimoniala	1,54		0,88		1,00		0,71	
Lichiditatea imediata	1,31		0,70		0,86		0,58	
Rotatia clientilor	9		9		8		8	
Rotatia stocurilor	20		14		23		22	
Rotatia furnizorilor	24		30		30		44	
Gearing III (Datorii / Capitaluri proprii)	0,62		1,68		1,67		-18,67	
Rentabilitatea activelor	0,78%		-30,27%		3,64%		-30,39%	
Rentabilitatea capitalurilor	1,25%		-81,57%		9,18%		540,55%	
Solvabilitatea	0,62		0,4		0,41		-0,06	

Și pe parcursul anului 2018 ne-am concentrat eforturile pentru a crește/ menține veniturile societății, a îmbunătății calitatea serviciilor noastre și a minimiza cheltuielile printr-o serie de măsuri, ca de exemplu:

- Am monitorizat permanent cheltuielile, am elaborat cash flow-uri săptămânale și lunare, astfel am reușit să planificăm plățile în așa fel, încât să nu bulversăm activitatea societății.
- Am menținut sistemul de urcare în autobuze pe ușa din față și coborârea pe ușa/ușile din spate, prin care am reușit să creștem calitatea serviciului nostru. La urcare șoferii controlează bilete și legitimațiile de călătorie.
- Au continuat monitorizarea autobuzelor urbane prin sistemul de GPS montat, prin care se poate urmări online în timp real toată flota de autobuze urbane. Acest sistem are o multitudine de avantaje:
 - urmărirea în timp real pe harta online al orașului a flotei de autobuze urbane;
 - localizarea unui vehicul sau a unui grup de vehicule;
 - istoricul deplasărilor;
 - ora pornirii / ora sosirii din/în stații;
 - traseul parcurs de autobuze și pentru perioade anterioare;
 - monitorizarea consumului de combustibil pe fiecare autobuz în parte;
 - îmbunătățirea serviciului de transport public, prin intervenții rapide în caz de defecțiune al unui autobuz aflat în circulație sau în caz de întârzieri față de programul prestabilit;
 - monitorizarea activității fiecărui șofer în parte;
 - soluționarea eventualelor reclamații cu privire la întârzieri sau neefectuarea unor curse
 - etc.
- Am recondiționat indicatoarele în stațiile de autobuze și le-am dotat cu panouri informaționale.
- Din vara anului 2017 am contractat servicii de curățenie completă de la o societate specializată pentru curățenia și igienizarea autobuzelor urbane cel puțin odată la 6 săptămâni
- Am introdus o nouă linie de transport public (linia 5), care leagă orașul de zona industrială (zona Kaufland) și Sepsi Arena
- La sfârșitul anului 2018 ne-am mărit flota cu două autobuze MAN second hand prin sprijinul Consiliului Local

Indicatorii economico-financiarți sunt distorsionați în anul 2018, datorită în special faptului că cheltuielile cu combustibilul au crescut semnificativ în urma majorării prețurilor, am pierdut unele venituri din chirii din cauza vânzării terenului din str. Lunca Oltului, iar solicitarea noastră privind majorarea subvenției nu a fost aprobat de către Primărie, astfel societatea a încheiat exercițiul financiar cu o pierdere netă de 155.143 lei.

Din analizele de mai sus rezultă faptul că cifra de afaceri a societății a crescut în anul 2018 față de anul 2017 cu ~310.000 lei, datorită în special creșterii veniturilor din transportul public pe anul 2018 cu suma de ~257.000 lei în urma îmbunătățirii serviciilor și a controlului mai riguros a abonamentelor și biletelor de călătorie.

Veniturile proprii din transportul de persoane ocazionale a crescut față de anul 2017 cu suma de aproximativ 15.000 lei, având în vedere faptul că, începând cu septembrie 2018 asigurăm transportul copiilor la Arena Sepsi din cadrul programului inițiat de Primărie "Inițiere în sport". Veniturile din alte activități (chirii, abonamente parcare etc.) au crescut cu aproximativ 15.000 lei.

Categoria "Costul bunurilor vândute" a crescut cu aproape 200.000 lei, având în vedere scumpirea combustibilului în special și introducerea liniei nr. 5.

Cheltuielile cu salariile au crescut cu peste 260.000 lei datorită creșterii salariului minim pe economie.

Categoria "Cheltuielile Generale/Administrative" a crescut cu aproximativ 40.000 lei, datorită în special creșterii acestor cheltuieli, paralel cu creșterea veniturilor proprii

Amortismentele sunt aproximativ la același nivel ca și în anul precedent.

Pe partea elementelor de activ și pasiv regăsim următoarele modificări față de anul precedent:

Actiunile circulante au scăzut cu aproximativ 50.000 lei, datorită în special scăderii numerarului;

Categoria "Terenuri" a scăzut cu aproximativ 138.000 lei, datorită reducerii capitalului social reprezentând terenurile de pe str. Lunca Oltului de către acționarul unic și trecerea acestui teren în proprietatea Consiliului Local.

Categoria "Utilaje, echipamente, alte mijloace fixe (net)" a scăzut în anul 2018 față de cel din anul 2017 cu valoarea mijloacelor fixe trecute la categoria obiectelor de inventar;

Datoriile către furnizori au crescut cu ~ 110.000 lei având în vedere imposibilitatea achitării la termen a acestor datorii, deoarece solicitarea majorării subvenției pe anul 2018 nu a fost aprobat și astfel fondurile au fost insuficiente;

Categoria "Datorii cu taxe și impozite" și "Alte datorii curente" au crescut în special datorită creșterii cheltuielilor salariale, ceea ce se datorează majorării salariului minim pe economie în anul 2018;

Capitalurile proprii au scăzut datorită pierderii realizate la nivelul anului 2018, cât și datorită reducerii capitalului social.

2. Analiza Bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2018 (comparativ cel aprobat și cel realizat)

Mii lei

	INDICATORI	Nr. rd.	Realizat	Aprobat
0 1	2	3	4	5
I.	VENITURI TOTALE (rd. 1 = rd. 2 + rd. 5 + rd. 6)	1	3874	3770
1	Venituri totale din exploatare, din care:	2	3874	3770

a)	subvenții, cf. prevederilor legale în vigoare	3	2408	2450
b)	transferuri, cf. prevederilor legale în vigoare	4	0	0
2	Venituri financiare	5	0	0
3	Venituri extraordinare	6	0	0
II	CHELTUIELI TOTALE (rd. 7 = rd. 8 + rd. 20 + rd. 21)	7	4029	3765
1	Cheltuieli de exploatare, din care:	8	4029	3750
A.	cheltuieli cu bunuri și servicii	9	1465	945
B.	cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	10	88	165
C.	cheltuieli cu personalul, din care:	11	2476	2484
C0	Cheltuieli de natură salarială (rd. 13 + rd. 14)	12	2281	2290
C1	ch. cu salariile	13	1574	2170
C2	bonusuri	14	707	120
C3	alte cheltuieli cu personalul, din care:	15	0	0
	cheltuieli cu plăți compensatorii aferente disponibilizărilor de personal	16	0	0
C4	Cheltuieli aferente contractului de mandat și a altor organe de conducere și control, comisii și comitete	17	143	143
C5	Cheltuieli cu contribuțiile datorate de angajator	18	52	51
D.	alte cheltuieli de exploatare	19	12	156
2	Cheltuieli financiare	20	9	15
3	Cheltuieli extraordinare	21	0	0
III	REZULTATUL BRUT (profit/pierdere)	22	-155	5
IV	IMPOZIT PE PROFIT	23	0	1
V	PROFITUL CONTABIL RĂMAS DUPĂ DEDUCEREA IMPOZITULUI PE PROFIT, din care:	24	0	4
1	Rezerve legale	25	0	0
2	Alte rezerve reprezentând facilități fiscale prevăzute de lege	26	0	0
3	Acoperirea pierderilor contabile din anii precedenți	27	0	4
4	Constituirea surselor proprii de finanțare pentru proiectele cofinanțate din împrumuturi externe, precum și pentru constituirea surselor necesare rambursării ratelor de capital, plății dobânzilor, comisioanelor și altor costuri aferente acestor împrumuturi	28	0	0
5	Alte repartizări prevăzute de lege	29	0	0
6	Profitul contabil rămas după deducerea sumelor de la rd. 25, 26, 27, 28, 29	30	0	0

7	Participarea salariaților la profit în limita a 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de bază mediu lunar realizat la nivelul operatorului economic în exercițiul financiar de referință	31	0	0
8	Minimum 50% vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome, ori dividende convenite acționarilor, în cazul societăților/ companiilor naționale și societăților cu capital integral sau majoritar de stat, din care:	32	0	0
a)	- dividende convenite bugetului de stat	33	0	0
b)	- dividende convenite bugetului local	33a	0	0
c)	- dividende convenite altor acționari	34	0	0
9	Profitul nerepartizat pe destinațiile prevăzute la rd. 31 - rd. 32 se repartizează la alte rezerve și constituie sursă proprie de finanțare	35	0	0
VI	VENITURI DIN FONDURI EUROPENE	36	0	0
VII	CHELTUIELI ELIGIBILE DIN FONDURI EUROPENE, din care	37	0	0
a)	cheltuieli materiale	38	0	0
b)	cheltuieli cu salariile	39	0	0
c)	cheltuieli privind prestările de servicii	40	0	0
d)	cheltuieli cu reclama și publicitate	41	0	0
e)	alte cheltuieli	42	0	0
VIII	SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIILOR, din care:	43	0	0
1	Alocații de la buget	44	0	0
	alocații bugetare aferente plății angajamentelor din anii anteriori	45	0	0
IX	CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚII	46	0	0
X	DATE DE FUNDAMENTARE	47		
1	Nr. de personal prognozat la finele anului	48	49	49
2	Nr. mediu de salariați total	49	49	49
3	Câștigul mediu lunar pe salariat (lei/persoană) determinat pe baza cheltuielilor de natură salarială *)	50	3879	4673
4	Câștigul mediu lunar pe salariat (lei/persoană) determinat pe baza cheltuielilor de natură salarială, recalculat cf. Legii anuale a bugetului de stat **)	51	0	0
5	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu (mii lei/persoană) (rd. 2/rd. 49)	52	75,96	76,94
6	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu recalculată cf. Legii anuale a bugetului de stat	53	0	0

7	Productivitatea muncii în unități fizice pe total personal mediu (cantitate produse finite/ persoană)	54	0	0
8	Cheltuieli totale la 1000 lei venituri totale (rd. 7/rd. 1)x1000	55	1040,01	998,67
9	Plăți restante	56	0	0
10	Creanțe restante	57	0	0

Analizând bugetul de venituri și cheltuieli putem observa că veniturile totale realizate au fost mai mari decât cel bugetat datorită explicațiilor de la capitolul D. Analiza Financiară. Cheltuielile realizate în general au fost și ele mai mari sau aproximativ la același nivel cu cel bugetat.

E. REALIZARE INDICATORI DE PERFORMANȚĂ PENTRU EVALUAREA REALIZĂRII OBIECTIVELOR STABILITE PENTRU DIRECTORUL GENERAL PE BAZA BILANȚULUI LA SFÂRȘITUL ANULUI 2018

Nr. crt.	DENUMIRE INDICATOR	NIVEL IM-PUS	NIVEL REA-LIZAT	PONDERE PROCEN-TUALĂ LA EVEVA-LUARE	PONDERE PROCEN-TUALĂ REALIZAT
1.	Cifra de afaceri anuala - plafon minim	2600.000 lei	3.863.196 lei	15%	22,29%
2.	EBITDA (Venituri operaționale – Cheltuieli operaționale + Amortizări) - plafon minim	4.000 lei	-136.603 lei	10%	0%
3.	Lichiditatea patrimonială (Active circulante/ Total datorii pe termen scurt) – plafon minim	0,6	0,71	10%	11,83%
4.	Solvabilitatea (Capitaluri proprii/Total pasiv) – plafon minim	0,4	-0,06	10%	0%
5.	Numărul călătoriilor /an (stabilit conform procedurii de calcul al subvenției lunare)- plafon minim	700.000 călătorii	933.613 călătorii	10 %	13,34%

6.	Satisfacția clientului (studiu de opinie din 2 în 2 ani) minim 40% dintre cei care folosesc serviciile societății să fie mulțumiți	40%	NA	15%	15%
7.	Respectarea reglementărilor specifice din domeniu (indice semestrial)	Respectat	Respectat	10%	10%
8.	Stabilirea, revizuirea și raportarea la timp a indicarilor de performanță - semestrial	Respectat	Respectat	20%	20%
TOTAL				100%	92,46%

*vezi anexa cu analiza financiara la 31.12.2018 si situatia calatoriilor pe anul 2018

Analizând cele de mai sus se poate observa că procentul de realizare a indicatorilor de performanță nu a fost realizat, datorită faptului că solicitarea pentru majorarea subvenției pe anul 2018 nu a fost aprobat și a faptului că capitalul social a fost redus de către acționarul unic.

F. PROPUNERI DE DEZVOLTARE ȘI MODERNIZARE A TRANSPORTULUI PUBLIC DE CĂLĂTORI PE ANUL 2019

- Remarcarea corespunzătoare a spațiilor destinate opririi în stații a mijloacelor de transport în comun (după realizarea acestei măsuri este foarte important și controlul și sancționarea proprietarilor mijloacelor de transport care staționează sau opresc în spațiile destinate mijloacelor de transport în comun – astfel s-ar fluidiza transportul în comun și ar crește siguranța călătorilor, care urcă și coboară în diferite stații)
- Dotarea autobuzelor cu sisteme de urmărire GPS și sonde pentru măsurarea efectivă a consumului de combustibil
- Finalizarea proiectului pentru accesarea fondurilor europene pentru reorganizarea din temelii a transportului public urban (autobuze electrice, sediu/depou nou, stații de alimentare electrice, stații și linii noi, e-ticketing etc)

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public trebuie să fie parte componentă a dezvoltării durabile a municipiului Sf. Gheorghe, prin oferirea de servicii economice și sociale tuturor locuitorilor comunității fără compromiterea viabilității

sistemelor naturale, sociale și economice. Transportul public urban este al patrulea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială

Prin așezarea geografică, prin configurația stradală, prin aglomerarea zonei centrale mijloacele de transport urban cele mai adecvate în municipiul Sfântu Gheorghe sunt autobuzele de capacitate medie.

Datorită creșterii gradului de aglomerare a traficului auto, transportul urban de călători cu autobuze în municipiul Sfântu Gheorghe trebuie să crească în detrimentul transportului cu autoturismele personale sau a taxiurilor, numărul de călători transportați într-o unitate de timp sau de spațiu este mult mai mare în cazul transportului cu autobuzul decât în cazul transportului cu autoturismul.

Gradul de poluare al orașului poate scădea semnificativ prin diminuarea numărului de autoturisme care se deplasează în special la orele de vârf și prin folosirea de mijloace de transport în comun ecologice care să funcționeze cu carburanți mai puțin poluanți sau mijloace de transport moderne cu o emisie de noxe redusă (electrice sau hibride).

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de călători trebuie să fie o preocupare de bază a administrației locale. Această preocupare este determinată de faptul că serviciul de transport public este utilizat, în acest moment, în primul rând de categoriile sociale cu venituri medii sau mici.

Principalele obiective pe termen scurt:

- Asigurarea în condiții optime a continuității activității de transport public de călători pe raza municipiului Sfântu Gheorghe;
- Asigurarea serviciului de transport public local de călători în condiții de siguranță, punctual și confortabil, respectând programul de circulație;
- Creșterea mobilității la nivel urban;
- Modernizarea sistemului de transport public;
- Atragerea de resurse financiare nerambursabile (dacă este posibil);
- Gestionarea pe principii economice și de eficiență a serviciului;
- Responsabilitate și legalitate;
- Informarea și consultarea permanentă a călătorilor;
- Monitorizarea permanentă a cheltuielilor și a costurilor de operare, elaborarea de cash-flow -uri săptămânale, lunare;
- Urmărirea modului cum sunt utilizate mijloacele de transport de către conducătorii auto în vederea reducerii/ menținerii costurilor de exploatare;
- Alocarea de resurse materiale, umane și financiare, astfel încât să se asigure realizarea obiectivelor în condiții de maximă eficiență în accepțiunea serviciului de utilitate publică;
- Asigurarea a unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora, cât și reducerea reclamațiilor fondate treptat;
- Asigurarea și realizarea unei statistici a accidentelor și analiza acestora;
- Realizarea indicatorilor de performanță;
- Asigurarea principiilor guvernantei corporative privind modul de funcționare al companiei

G. CONCLUZII FINALE

Serviciul de transport public local de călători din municipiul Sf. Gheorghe a fost influențat, în mod negativ, în ultima perioadă de o serie de factori printre care:

- dezvoltarea accentuată a transportului cu autoturismele personale;
- stagnarea dezvoltării economice;
- scăderea veniturilor populației orașului;
- creșterea ponderii populației sărace (șomeri, pensionari, etc.);
- concurența neloială a firmelor care efectuează transport județean (și interjudețean) și care, la intrarea în municipiu, efectuează transport urban;
- numărul mare de taxiuri care activează pe teritoriul municipiului;
- anumite societăți mari (Valkes, Autoliv), care au mulți angajați au procurat autobuze sau au apelat la alte societăți cu care transportă angajații proprii ceea ce conduce la scăderea veniturilor societății noastre.
- gratuitățile acordate în special pensionarilor, a crescut numărul acestora de la an la an

Prin așezarea geografică, prin configurația stradală, prin aglomerarea zonei centrale mijloacele de transport urban cele mai adecvate în municipiul Sfântu Gheorghe sunt autobuzele de capacitate medie și mică.

Mijloacele de transport auto, deși sunt mai poluante, au o independență de mișcare și de manevrabilitate mult mai mare decât cele acționate electric (tramvai, troleibuz). Traseele lor pot fi ușor modificate în eventualitatea modificării fluxurilor de călători datorită modificării geografice a zonelor industriale. Costurile de realizare a unui transport electric (troleibuz sau tramvai) sunt foarte mari.

Din aceste considerente, transportul urban de călători în municipiul Sfântu Gheorghe, pe termen mediu sau lung, este mai oportun să se efectueze cu autobuze de capacitate medie și mică.

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 sau mijloace de transport moderne cu o emisie de noxe redusă sau autobuze electrice.

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de călători este și trebuie să fie o preocupare de bază a societății noastre și al administrației locale. Această preocupare este determinată de faptul că serviciul de transport public este utilizat, în acest moment, în primul rând de categoriile sociale cu venituri medii sau mici.

Menținerea caracterului social presupune:

a) practicarea unui nivel de preț al titlului de călătorie accesibil, 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 etc. și subvenționarea lor din bugetul local sau de stat;

c) aprobarea titlurilor de călătorie cu reducere de preț: pensionari, studenți, elevi, etc. și suportarea diferenței de preț de la bugetul local;

Serviciul de transport public local de călători are o dimensiune economică și o dimensiune socială, indisolubil legate între ele. Strategia și politicile din domeniul serviciului de transport local de călători, așa cum prevede legislația în vigoare în

România, trebuie elaborate și conduse de guvern, iar răspunderea pentru administrarea, conducerea și modernizarea serviciului revin autorităților publice locale.

Efortul investițional nu trebuie considerat ca un simplu consum financiar, ci trebuie judecat ca un proces complex în cadrul căruia se achiziționează bunuri cu durată mare de utilizare, care realizează condiții de viață la standarde europene, pentru cel puțin o cincime din populația municipiului și contribuie la realizarea politicii de mediu și de dezvoltare durabilă al orașului Sf. Gheorghe.

Tittesz Zoltán
Director General

Aprobat de Consiliul de Administrație:

Bokor Alexandru-Pavel, Godra Árpád, Lakatos Attila, Tittesz Zoltán, Vajna Kinga-Enikő