

Raportul administratorilor

Transchim 2010



CUPRINS

2010 în rezumat	2
Scrisoare către acționari	3
Considerente generale	4
Baltic Dry Index (BDI)	5
Raportul administratorilor	6
Prezentare companie	6
Informații generale	6
Conducerea	7
Calendar financiar 2011	8
Concurența, cota de piață	9
Clienți	12
Furnizori	14
Angajați	14
Riscuri	16
Evoluția economică în 2010	17
Bilanț	18
Contul de profit și pierdere	22
Restructurarea companiei	27
Informații relevante în 2010	27
Perspective pentru 2011	32
Bugetul de venituri și cheltuieli 2011	36
Planul de investiții pentru 2011	39
Acțiuni, acționariat	40
Evenimente ulterioare	42
Contact	44
Anexe	
Raport de audit	
Note la situațiile financiare	
Situațiile financiare	

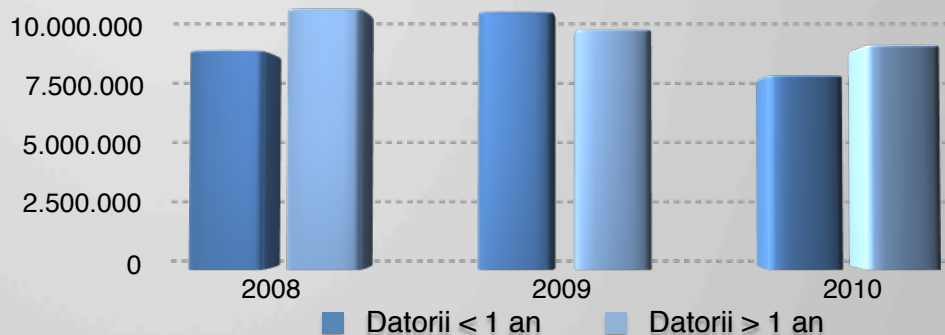
2010 ÎN REZUMAT

- Restructurarea companiei
- Control strict al costurilor
- Definirea unei noi strategii de vânzări

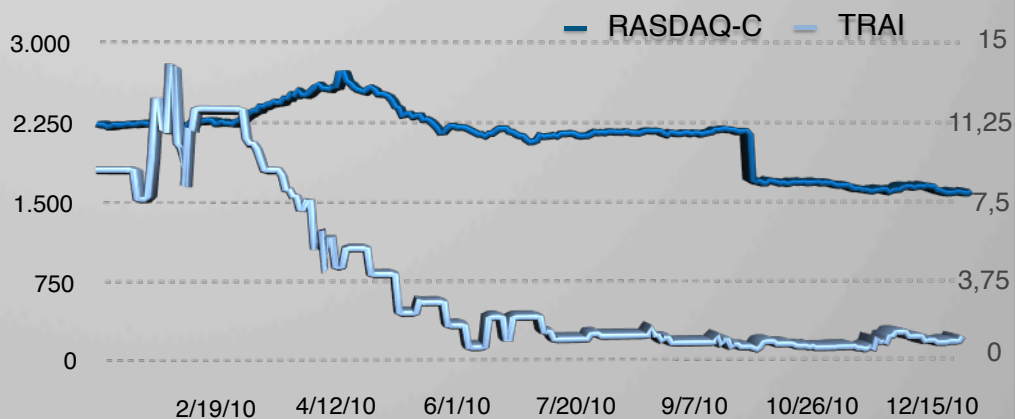
Cifra de afaceri (lei)



Evoluția datoriilor (lei)



Evoluție RASDAQ-C vs. TRAI



SCRISOARE CĂTRE ACȚIONARI

Compania Transchim S.A. are un trecut sinuos. Preluarea pachetului majoritar, nu de către un acționar strategic, ci de către Asociația Salariaților, împărțirea pachetului între membrii conducerii societății de atunci, lipsa de experiență a managementului ce nu a reușit să se adapteze unui mediu concurențial puternic, condițiile economice dificile din anii '90 și, nu în ultimul rând, criza financiară globală declanșată în 2008, au avut ca rezultat destabilizarea financiară a societății.

Domeniul în care activează societatea este unul care generează marje de profit substanțiale, în condiții de management performant. În acest document au fost menționate o serie de rate de profitabilitate realizate de concurenți ce au obiect similar de activitate. Marje de profit net situate între 4% și 37% s-au obținut în puține domenii, unul fiind cel al serviciilor financiare. Transportul agabaritic, efectuat cu maximă seriozitate, poate aduce astfel de rezultate.

În urma schimbării acționariatului și implicit a conducerii executive, compania trece în această perioadă printr-un amplu proces de restructurare. Acest proces va avea ca finalitate creșterea cifrei de afaceri în anii 2011 – 2015, bazată în principal pe modificarea metodei de contractare a serviciilor de transport, creșterea marjei EBITDA, îmbunătățirea productivității și extinderea portofoliului de servicii. Pentru atingerea acestor ținte, conducerea executivă se va concentra pe domeniile de creștere economică preconizate pentru perioada 2011 – 2015 și anume domeniul energiei regenerabilă (parcuri de eoliene), al energiei hidroelectrice (re tehnologizarea hidrocentralelor) și al energiei solare.

Domeniul transportatorilor este vizat începând cu anul 2005 de către fondurile de investiții de tip private equity. Menționăm achiziția în 2005 a unui procent de 17,5% din capitalul social al Edy Spedition de către fondul de investiții Balkan Accession Fund pentru suma de 25 mil. EUR, preluarea în 2008 a 99% din acțiunile Romtrans de către Gigantul german Deutsche Bahn, prin filiala DB Schenker, pentru suma de aproximativ 80 - 90 mil. EUR, potrivit informațiilor din piață de la acea dată și nu în ultimul rând preluarea în 2010 a pachetului de 50% al Dumagas de către fondul de investiții Bancroft Private Equity, în urma unei tranzacții evaluate la peste 20 mil. EUR, potrivit jucătorilor de pe piața transporturilor.

Beneficiile preconizate pentru acționari în viitorul apropiat, prin aceasta înțelegând anul 2011, pot părea derizorii la data prezentului raport, în special din cauza situației economice a societății. Totuși, ținând seama de aspectele menționate mai sus, trebuie luate în considerare avantajele pe care le oferă deținerea unor participații în cadrul unei firme complet restructurate într-o perioadă de recesiune, axată pe un domeniu de activitate ce a generat, chiar și în situații de criză economică globală, marje de profitabilitate substanțiale.

Consiliul de Administrație

CONSIDERENTE GENERALE

Conform unui studiu efectuat de Deloitte, transporturile rutiere de mărfuri reprezintă 44% din totalul transporturilor de marfă din Uniunea Europeană și se estima că acestea ar crește la 50% până în 2010, prin introducerea unei suprafețe de rulare pentru autovehicule. Cu toate acestea, aglomerația din ce în ce mai mare, problemele de mediu și dependența de combustibili minerali importați amenință transporturile rutiere de mărfuri din Europa. Uniunea Europeană, împreună cu companiile implicate în transporturile de mărfuri, trebuie să coopereze în vederea utilizării mai eficiente a metodelor alternative de transport. În special, căile ferate, cursele navale pe distanțe scurte și canalele navigabile continentale oferă nu numai o alternativă, ci și beneficii din punct de vedere al siguranței, eficienței, costurilor, energiei și mediului. Cartea Albă a Comisiei Uniunii Europene referitoare la Politica Europeană de Transporturi din 2001 definește necesitatea de a lua toate măsurile necesare pentru a facilita această schimbare modală. Sistemul actual, cu costuri și întârzieri mari, nu este capabil să acopere creșterea estimată de 38% a transporturilor de mărfuri fără o majorare substanțială a costurilor. Multimodalitatea este abordarea esențială spre un sistem european de transport al mărfurilor integrat și eficient. Operatorii dezvoltă o abordare axată mai mult pe cooperare și planificare a transportului de mărfuri în vederea utilizării mai eficiente a tuturor modurilor de transport.

Valoarea estimată a pieței europene de logistică este 710 miliarde euro, sau 8% din produsul intern brut al Europei. Peste

un milion de companii alcătuiesc industria fragmentată, cu peste cinci milioane de angajați. Furnizorii de transporturi de mărfuri au trecut în ultimii ani de la o abordare a expedierii mărfurilor la un serviciu integrat pe bază de rețele de distribuție, care oferă o gamă complexă de servicii prin care se gestionează mărfurile la toate nivelurile rețelei de transporturi.

Pentru transportatorii din România criza continuă, cauzele nefiind legate neapărat de lipsa comenzilor. Afacerea de transport se desfășoară astăzi pe noi coordonate, iar controlul costurilor până la cele mai mici amănunte, precum și finanțarea activității pentru a acoperi termenele mari de plată acordate clienților au devenit aspecte obligatorii.

Deși volumul mărfurilor transportate a crescut în 2010 și sunt estimări că va avea o dinamică pozitivă și în 2011, piața transporturilor suferă în continuare, confruntându-se cu o lipsă acută de numerar.

Odată cu intrarea României în Uniunea Europeană, numărul camioanelor utilizate la transportul internațional a cunoscut o creștere

semnificativă, în timp ce tarifele de transport au scăzut. În plus, anul 2010 a adus creșteri semnificative ale prețului carburanților, de aproximativ 25% într-o perioadă de numai câteva luni.

Printre principalii factori care au dus la creșterea costurilor de transport se numără prețul motorinei, creșterea numărului de kilometri parcurși, detașarea șoferilor în străinătate pe perioade lungi, uzuri sporite la camioane și creșterea termenelor de plată uneori la peste 90 de zile.



BALTIC DRY INDEX (BDI)



Afișat de Baltic Exchange din Londra, indicele BDI măsoară costul contractării cargourilor care transportă materii prime pe 26 de rute maritime importante. Întrucât nu este tranzacționabil, nu include așteptările investitorilor și este golit de orice componentă speculativă, Baltic Dry Index este un indicator foarte credibil pentru anticiparea evoluțiilor economiei globale.

Indicele Baltic Dry Index (BDI) a continuat evoluția din ultima parte a lui 2009 și în prima parte a anului 2010, cotațiile oscilând între 2.500 și un maxim de 4.209

puncte. Evoluția din prima jumătate a lui 2010 a venit pe seama așteptărilor pozitive legate de revenirea economică. Problemele legate de datoria statelor europene au readus piețele financiare în zona negativă și tot mai mulți analiști au devenit pesimiști referitor la evoluția economiei globale.

Așteptările legate de o nouă scădere economică au determinat o diminuare a volumului mărfurilor transportate și o scădere a cotațiilor BDI, care a atins nivelul de 1.700 puncte în iulie 2010.

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Prezentarea companiei

Informații generale

Sediul social	Str. Pucheni nr. 42, București, sector 5
Forma juridică	Societate pe acțiuni
Nr. înregistrare la Registrul Comerțului	J40 / 317 / 1991
CUI	RO 379266
Data constituirii	08.02.1991, în baza H.G. nr. 1224/23.11.1990 și în temeiul Legii 15/1990
Durata societății	nelimitată
Obiect de activitate principal	Transporturi rutiere de mărfuri, Cod CAEN 4941
Alte activități	producție, comerț, prestări servicii, import - export, construcții
Certificat constatator	176988 / 08.04.2009

În anul 1979, prin Ordinul 3027 dat în aplicarea Decretului 377/01.01.1979, ia ființă Întreprinderea de Transport în chimie TRANSCHEM București, care preia parcul auto aparținând unităților MICh cu excepția celor din subordinea PECO și Trustul de Construcții și Reparații pentru Industria Chimică.

La 10.08.1985 întreprinderea a devenit IADTICHP (Întreprinderea de Aprovizionare, Desfacere și Transport în Industria Chimică și Petrochimică) prin comasarea cu: IPAC; IADPC; UCTPIC.

Anul 1990, la 23.11.1990 a devenit societatea comercială TRANSCHEM SA București.

Societatea a reclasificat obiectul principal de activitate și obiectele secundare de activitate și le-a înregistrat la Oficiul Registrului Comerțului. Obiectul principal de activitate este „Transport rutier de mărfuri”, cod CAEN 4941, conform Ord. I.N.S. nr. 337/2007.

Societatea are licența seria LTM nr. 0071582 din 14.12.2010, pentru transportul rutier public de mărfuri în trafic internațional, eliberat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), valabilă în perioada 29.12.2010 – 28.12.2015, în baza căreia este autorizată să efectueze

transport rutier public de mărfuri în trafic internațional pe teritoriul Uniunii Europene, în condițiile stabilite în Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 881/1992 din 26.03.1992 și în conformitate cu prevederile generale ale licenței.

Piața reglementată pe care se tranzacționează valorile mobiliare emise de către Transchem S.A. este piața RASDAQ, Categoria III-R, piața principală XMBS.

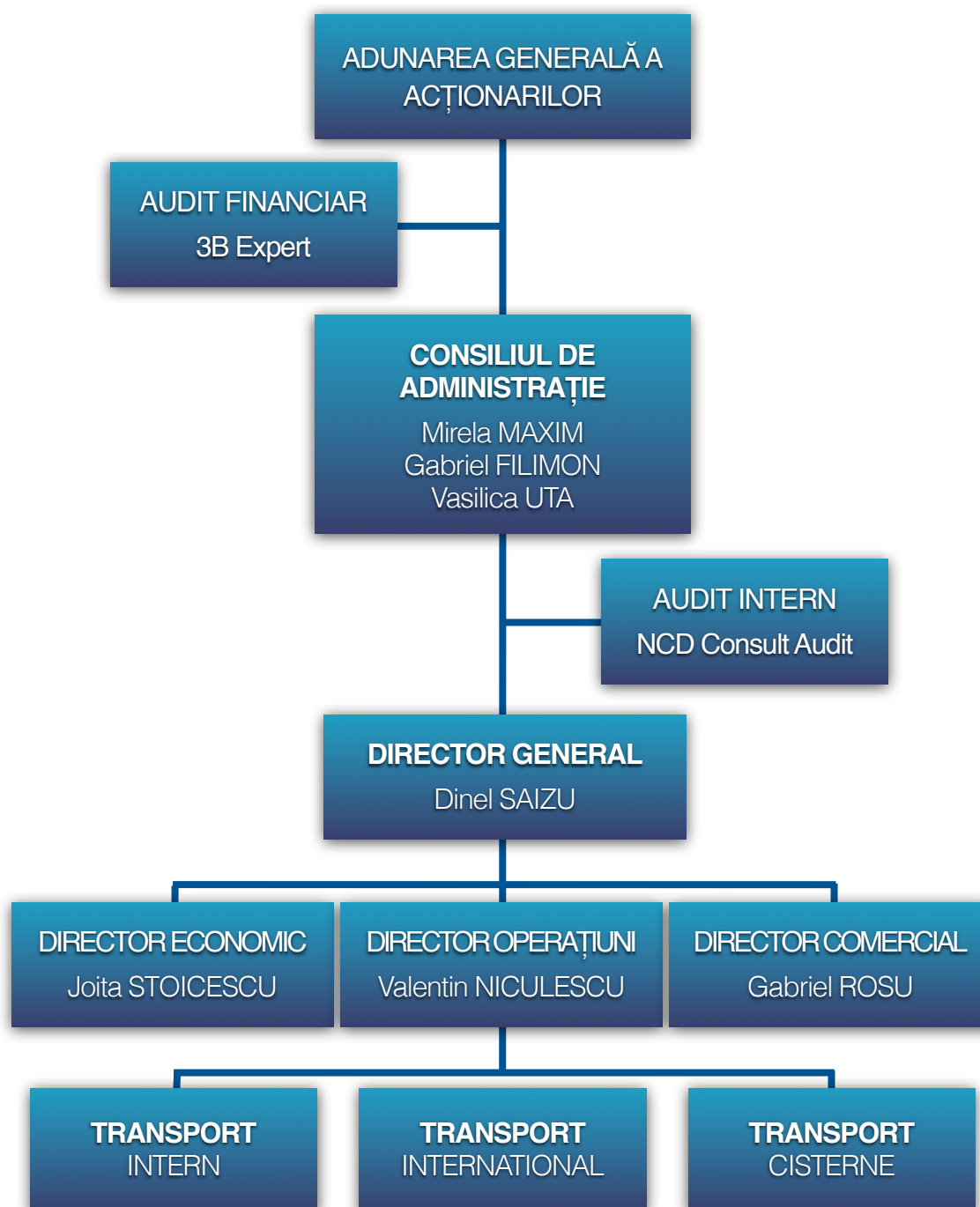
Compania își desfășoară activitatea pe următoarele segmente de activitate:

- ▶ transport Agabaritic intern și internațional;
- ▶ transport intern și internațional de tip ADR – produse chimice periculoase cu autocisterne;
- ▶ activitate de escortă;
- ▶ casă de expediție.

Societatea are, la momentul prezentului raport, următoarele sedii:

- ▶ Sediul administrativ – București;
- ▶ Centru de profit (punct de lucru) – Ploiești;
- ▶ Centru de profit (punct de lucru) – Cluj-Napoca.

Conducerea la 31 decembrie 2010



Componența și structura Consiliului de Administrație a fost schimbată în cursul anului în cadrul Adunării Generale Ordinare a Acționarilor din 3 septembrie 2010, ședința în care s-a trecut de la un număr de cinci membri la un număr de trei membri.

Conform Hotărârii A.G.O.A. nr. 56 / 29.07.2009, acționarii au dispus alegerea unui nou Consiliu de Administrație, înregistrat la Oficiul Registrului Comerțului cu CIM 404383/04.08.2009, cu următoarea componență:

- Isac Constantin
- Olteanu Felician Ioan
- Dragomir Dan Ioan
- Maxim Mirela
- Mathe Francisc

Conform Hotărârii A.G.O.A. nr. 66 / 03.09.2010, acționarii au dispus alegerea unui nou Consiliu de Administrație, înregistrat la Oficiul Registrului Comerțului cu CIM 494826/13.09.2010, cu următoarea componență:

- Filimon Gabriel
- Maxim Mirela
- Uta Vasilica

Calendar financiar 2011

14 - 15 aprilie 2011 AGA ordinară anuală 2011

13 mai 2011 raport trimestrul I, 2011

15 august 2011 raport semestrul I, 2011

11 noiembrie 2011 raport trimestrul III, 2011



Concurența, cota de piață

În anul 2009, cifra de afaceri generată de către transportul rutier de marfă în România a fost de aproximativ 2,9 mld. EUR, în scădere față de anul 2008 când aceasta s-a situat la aproximativ 3.2 mld. EUR. Institutul Național de Statistică nu are o situație defalcată pentru fiecare gen de transport, datele oferite de către această instituție fiind doar la nivel de ramură. De asemenea, datele aferente

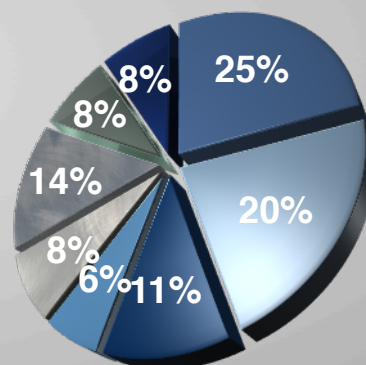
anului 2010 nu au fost publicate până la data întocmirii prezentului raport.

În anul 2008 cota de piață a companiei Transchim a fost de 14%, cu o cifră de afaceri de aproximativ 4,4 mil EUR. Companiile Holleman și Felbermayr au înregistrat împreună o cifră de afaceri de aproximativ 14,2 mil EUR, ceea ce le-a asigurat împreună o cotă de piață de aproximativ 45%.

Cota de piață în 2008

- Holleman
- Vandervilst
- TAS
- Universal
- Felbermayr
- Schell Trans
- Transchim
- Alți transportatori

INS, prelucrare Transchim



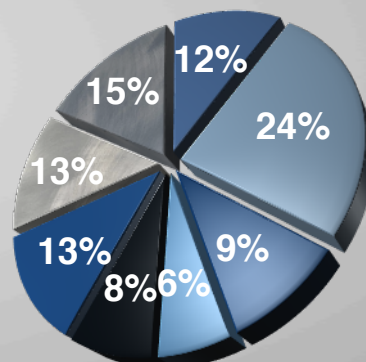
Situația s-a modificat în anul 2009 pe fondul escaladării crizei economice. Compania Transchim a pierdut cota de piață, ea fiind situată la 13% din valoarea totală, cu o cifră de afaceri de aproximativ 3,8 mil EUR, în favoarea companiei Universal Transport ce a urcat pe locul trei cu o cifră de afaceri de aproximativ

4 mil. EUR. De asemenea, la nivelul superior al topului au fost înregistrate modificări semnificative, primul situat în anul 2008, compania Holleman, înregistrat o scădere semnificativă a cotei de piață de aproximativ 13 % în favoarea companiei Felbermayr dar și a altor transportatori.

Cota de piață în 2009

- Holleman
- Vandervilst
- TAS
- Universal
- Felbermayr
- Schell Trans
- Transchim
- Alți transportatori

INS, prelucrare Transchim



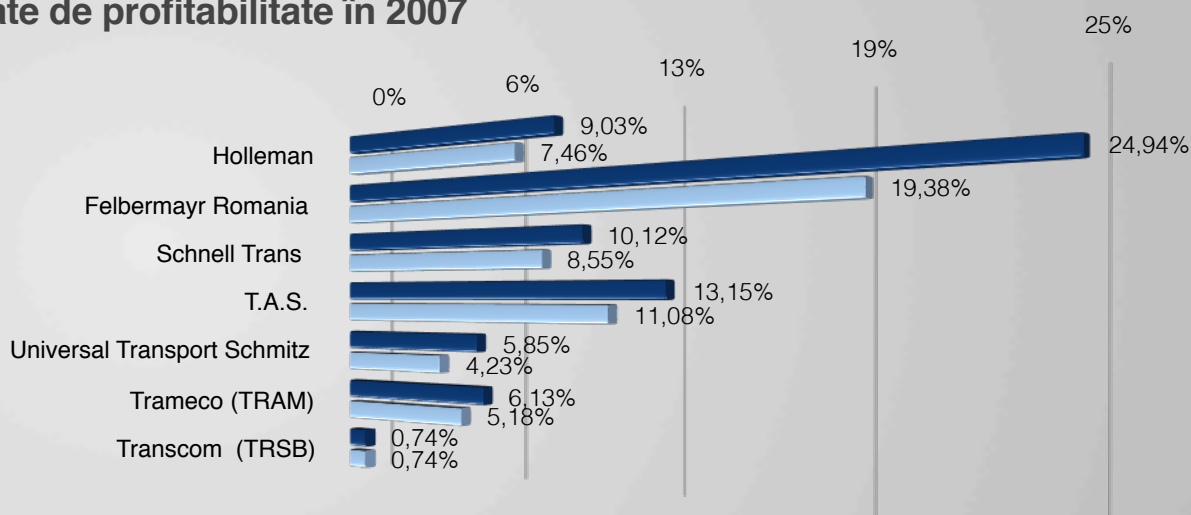
În prima jumătate a anului 2010 compania Vandervlist, unul dintre concurenții noștri de talie medie, a anunțat retragerea de pe piața din România din cauza pierderilor înregistrate în anii 2008 – 2009. Principalii concurenți pe segmentul agabaritic sunt Felbermayr RO, Holleman, TAS, Universal Transport, BAT Mediaș.

Datorită complexității transportului agabaritic, în acest moment, firmele prestatoare de astfel de servicii înregistrează marje de profit mai mari comparativ cu alte tipuri de transport.

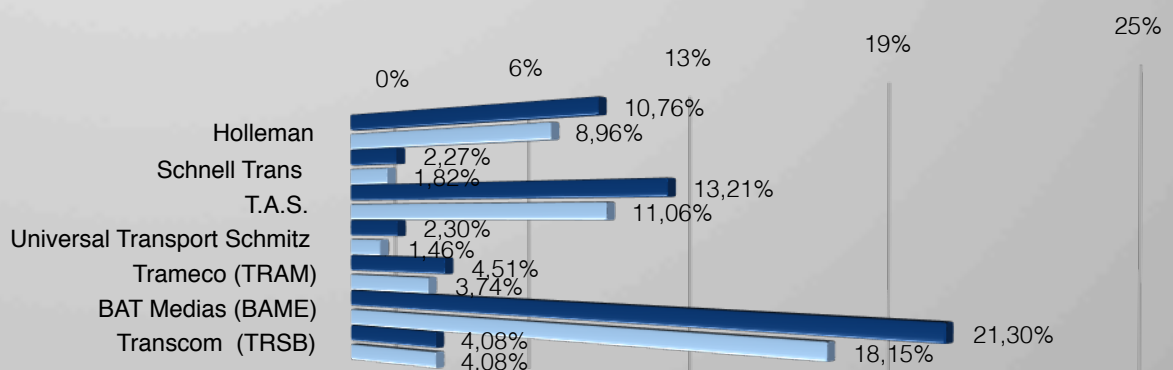
În 2007 - 2008 activitatea de transport agabaritic a generat cifre de afaceri consistente în principal datorită sectorului construcțiilor, aflat în plin boom economic, sectorului agricol dar și celui industrial.

Așa cum se poate observa din cele trei diagrame, companiile bine structurate, care în decursul timpului și-au asigurat comenzi bazate pe proiecte, au rate de profitabilitate mari, majoritatea veniturii fiind asigurată de segmentul transport agabaritic.

Rate de profitabilitate în 2007



Rate de profitabilitate în 2008

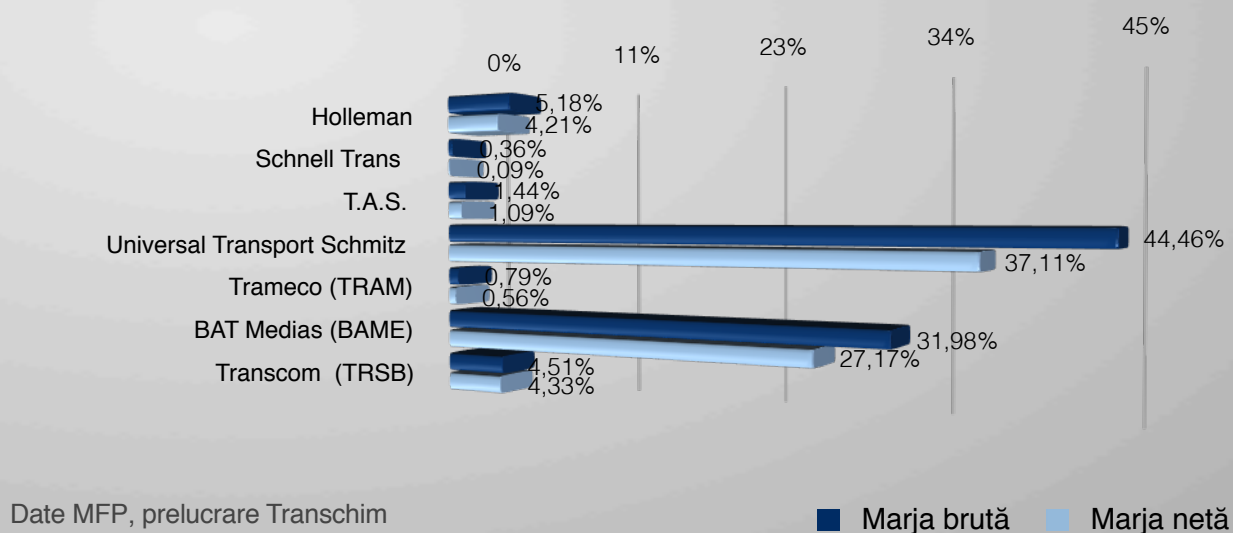


Date MFP, prelucrare Transchim

■ Marja brută

■ Marja netă

Rate de profitabilitate în 2009



În 2007 Felbermayr a înregistrat o marjă a profitului net de 19,38%, TAS a obținut o marjă a profitului net de 11,08% în timp ce Holleman a reușit o marjă a profitului net de 7,46%.

În anul 2008 cea mai mare profitabilitate a înregistrat-o compania BAT Mediaș de aproximativ 18,15%, urmată de TAS cu o marjă a profitului net de 11,08%. În anul 2009 campionul absolut a fost Universal Transport cu o marjă a profitului

net de 37.11% urmat de BAT Mediaș cu o marjă de 27,17%.

În cadrul procesului de restructurare s-a renunțat la transportul general de mărfuri intern din cauza concurenței acerbe și a tarifelor foarte mici, compania urmând să se concentreze pe dezvoltarea transportului agabaritic, activitate ce generează marje de profit semnificativ mai mari.



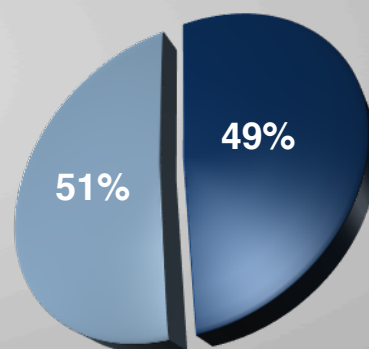
Clienți

În anul 2010 structura transporturilor în funcție de destinații se dovedește a fi sensibil echilibrată. Cursele cu destinații interne reprezintă un procent de 51% din

cifra de afaceri, în timp ce transporturile cu destinații externe reprezintă un procent de 49%.

Structura transporturilor 2010

- extern
- intern

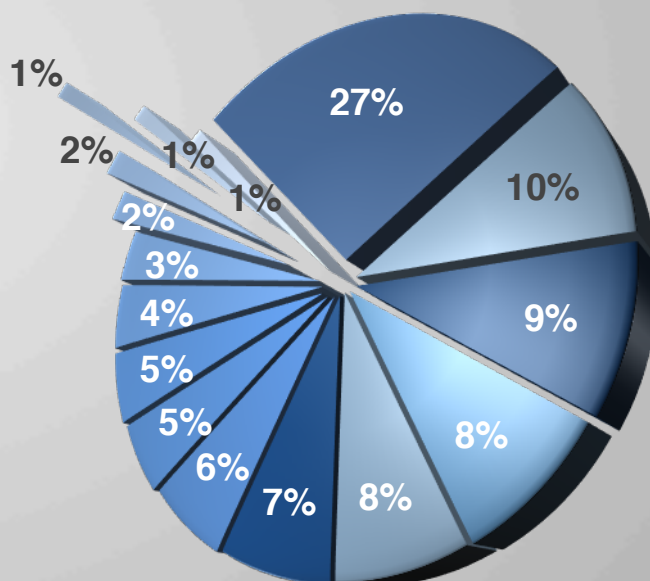


Date Departament Comercial Transchim

În ceea ce privește structura destinațiilor transporturile către Germania urmate de externe, cea mai mare pondere au avut-o cele către Bulgaria, Finlanda, Belarus.

Structura pe destinații a transporturilor externe în 2010

- Germania
- Bulgaria
- Finlanda
- Belarus
- Turcia
- Olanda
- Belgia
- Italia
- Franța
- Marea Britanie
- Ungaria
- Luxemburg
- Austria
- Serbia
- Polonia
- Portugalia



Date Departament Comercial Transchim

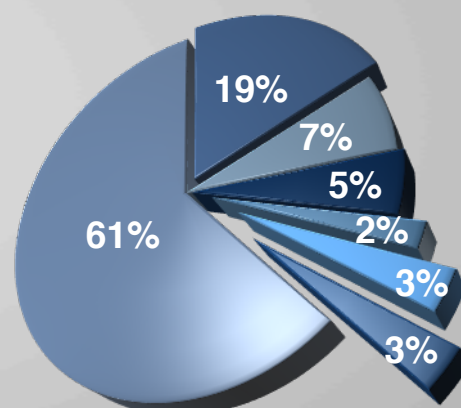
Compania nu se află în situația de a avea un singur client sau un grup de clienți cu pondere mare în cifra de afaceri. Acest lucru este benefic deoarece nu există riscul de a avea probleme financiare în cazul rezilierii contractului de prestări servicii de transport.

O pondere semnificativă din cifra de afaceri o au diverse case de expediții cu care Transchim S.A. colaborează. Clientul cel mai mare, cu o pondere de 19% din cifra de afaceri, este Kronospan Sebeș, client pentru care firma execută transport internațional de ADR (transport de mărfuri periculoase cu cisterne).

Pentru perioada următoare conducerea executivă a companiei Transchim S.A. are în vedere scăderea ponderii în cifra de afaceri a caselor de expediții, pondere care în acest moment se ridică la 69%, în favoarea contractării de proiecte pentru o perioadă mai lungă de timp. Menționăm că această pondere mare din cifra de afaceri a societății evidențiată în diagrama de mai sus, este în curs de modificare în sensul scăderii ei, încă din luna iulie 2010.

Principalii clienți în 2010

- Kronospan Sebeș SA
- Gabrovnitsa AD
- FO-Transport Project Int. AG
- MEDTRUCK International SRL
- Orient SRL Rădăuți
- Eastern Freight Romania SRL
- Alții



Date Departament Comercial Transchim

Modificarea va genera o încărcare planificată a mijloacelor de transport pentru perioade lungi de timp. Metoda bazată pe proiecte nu a fost folosită de vechea echipă de conducere, lucru care a determinat imposibilitatea previzionării unor venituri la nivel de firmă.

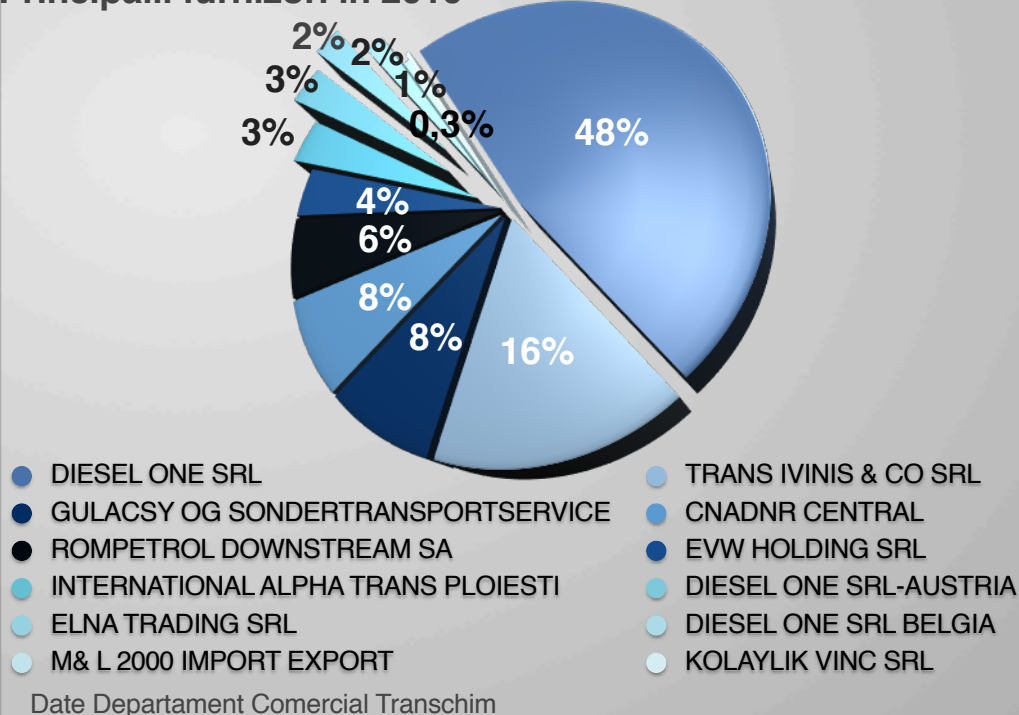
De asemenea, din cauza imprevizibilității viitoarelor contracte compania a avut o poziție extrem de vulnerabilă, aspect ce s-a evidențiat prin pierderile înregistrate în anii precedenți.

Furnizori

Așa cum era de așteptat, datorită profilului său, principalii furnizori ai Transchim S.A. sunt cei de motorină și piese de schimb.

Din totalul furnizorilor, cea mai mare pondere, de peste 30%, este deținută de către furnizorul de motorină Diesel One.

Principalii furnizori în 2010

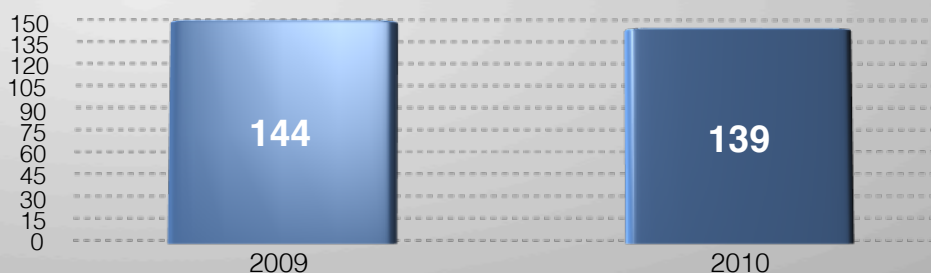


Personal

În anul 2010, în cadrul procesului de restructurare, s-a redus numărul de personal la nivelul întregii companii. Au fost întocmite dosare de pensionare pentru angajații care au vârsta legală

de pensionare, s-au renegociat contractele de muncă ale angajaților rămași și s-au realocat sarcinile de lucru.

Număr mediu de salariați 2009 - 2010



De asemenea, au fost încheiate contracte de muncă noi pentru consolidarea departamentului comercial și s-a realizat implementarea unui plan de salarizare ce are două componente: partea fixă și partea variabilă, în funcție de profitul realizat.

La 31.12.2010 compania avea un număr de 104 angajați. În perioada similară a anului precedent numărul acestora se ridica la 150 de angajați.

Salariați	Exercițiul financiar la 31.12.2009	Exercițiul financiar la 31.12.2010
Numărul mediu de salariați pe categorii		
- conducere (director general, director general adjunct, directori executivi)	12	5
- șefi compartimente + personal TESA	35	29
- personal operativ + administrativ	116	105
Total	163	139



Riscuri

Riscul aferent mediului economic -

Compania Transchim S.A. depinde de revenirea economiei generale precum și de dezvoltarea segmentelor industriale pe care le deservește. Escaladarea crizei financiare precum și revenirea economică lentă în Europa reprezintă, de asemenea, un risc major pentru societate în perioada următoare. Efectele crizei globale pot determina întârzieri în începerea și dezvoltarea unor proiecte importante sau chiar anularea lor.

Anularea proiectelor existente sau a celor propuse a fi începute anul viitor poate avea un impact negativ în utilizarea capacităților de transport ale societății. Mediul economic din România rămâne unul dificil, în special din cauza scăderii economice și a ratei inflației în creștere. Sectorul construcțiilor, industrial sau cel agricol sunt cele care pot aduce comenzi transportatorilor. În trimestrul III al anului 2010 sectorul agricol și cel al construcțiilor au înregistrat scăderi importante, în timp ce creșterea înregistrată de industrie nu poate fi suficientă pentru a relansa comenzile de transport în România.

Riscul legislativ - Modificările legislative privitoare la transport pot genera cheltuieli importante pentru societate, cheltuieli ce nu pot fi anticipate și bugetate corespunzător.

Riscul de credit - Societatea este expusă riscului de credit aferent creanțelor și imobilizărilor financiare, riscului înregistrării de pierderi, ca urmare a înrăutățirii condițiilor de creditare de către companiile financiare cu care Transchim S.A. are încheiate contracte.

Riscul valutar - Societatea este expusă fluctuațiilor cursului de schimb valutar și nu are o politică formală de acoperire a riscului valutar. Activele și pasivele financiare ale societății sunt exprimate atât în monedă națională, cât și în EUR.

Riscul de rată a dobânzii - Fluxurile de numerar operaționale ale societății sunt afectate de variațiile ratei dobânzii, în principal din cauza creditului contractat

de la instituția de credit, contractelor de leasing încheiate și disponibilităților plasate în depozite bancare (cash colateral pentru credit). Societatea nu utilizează instrumente financiare derivate pentru a se proteja față de fluctuațiile ratei dobânzii pentru depozite și pentru credite.

Riscul de lichiditate - Managementul prudent al riscului de lichiditate implică menținerea de numerar suficient. Datorită naturii activității, societatea urmărește să aibă flexibilitate în posibilitățile de finanțare. Compania și-a asigurat necesarul de lichidități din majorarea de capital și din vânzarea de active, astfel încât la finalul anului 2010 soldul de numerar a fost de aproximativ trei ori mai mare decât cel înregistrat la finele anului 2009. Societatea va continua să asigure sumele necesare pentru a preveni o criză de lichidități.

Riscul aferent impozitării - Începând cu 1 ianuarie 2007, ca urmare a aderării României la Uniunea Europeană, Societatea a trebuit să se supună reglementărilor Uniunii Europene și, în consecință, s-a pregătit pentru aplicarea schimbărilor aduse de legislația europeană. Societatea a implementat aceste schimbări, dar modul de implementare al acestora rămâne deschis auditului fiscal timp de 5 ani. Interpretarea textelor și implementarea practică a procedurilor noilor reglementări fiscale aplicabile, ar putea varia și există riscul ca în anumite situații autoritățile fiscale să adopte o poziție diferită față de cea a Societății. În plus, Guvernul României deține un număr de agenții autorizate să efectueze auditul (controlul) companiilor care operează pe teritoriul României. Aceste controale sunt similare auditurilor fiscale din alte țări, și pot acoperi nu numai aspecte fiscale, dar și alte aspecte legale și regulatorii care prezintă interes pentru aceste agenții. Este posibil ca Societatea să fie supusă controalelor fiscale pe măsura emiterii unor noi reglementări fiscale.

Evoluția economică în 2010

Conducerea societății a luat măsurile necesare pentru organizarea și conducerea contabilității conform Legii 82/1991 și Ordinului 3055/2009 cu modificările și completările ulterioare. Documentele legal întocmite privind operațiunile economice referitoare la perioada exercițiului financiar încheiat au fost înregistrate corect și la zi, lunar fiind întocmită bilanșa de verificare a conturilor sintetice, bilanțe analitice etc., existând întotdeauna concordanță între contabilitatea sintetică și cea analitică.

Bilanțul contabil s-a întocmit pe baza bilanșei de verificare de la 31.12.2010, posturile din bilanț corespund cu datele înregistrate în contabilitate și puse de acord cu situația reală a elementelor patrimoniale. Patrimoniul este evaluat conform reglementărilor în vigoare. Nu s-au făcut compensări între conturile bilanțiere și nici între venituri și cheltuieli.

Situațiile financiare sunt întocmite conform normelor metodologice cu privire la întocmirea bilanșului contabil, contului de profit și pierdere, situației modificărilor capitalului propriu, situației fluxurilor de trezorerie, notelor explicative.

Contul de Profit și Pierdere reflectă fidel veniturile, cheltuielile și rezultatele financiare ale anului 2010.

La finele anului 2010, societatea comercială Transchim S.A. a înregistrat o pierdere de 4.554.789 lei. Efectele crizei economice mondiale au fost puternic

resimțite la nivelul activității societății încă din trimestrul III al anului 2008, atât prin diminuarea drastică a numărului de comenzi cât și prin reducerea tarifelor de transport. Scăderea s-a menținut pe tot parcursul anului 2009 și a afectat deopotrivă primele nouă luni ale anului 2010.



Cu toate că executivul companiei a luat decizia de a renunța la transportul de marfă generală (camioane cu prelată), unde tarifele practicate sunt extrem de mici, cifra de afaceri la nivelul anului a cunoscut o scădere de doar 3,98% față de anul precedent, aceasta în

condițiile în care în prima jumătate a anului 2010 societatea s-a confruntat cu o lipsă acută de comenzi. Creșterea cifrei de afaceri a fost reluată cu mari eforturi în a doua jumătate a anului 2010.



Noua conducere a consolidat departamentul comercial și începând cu luna iulie a anului trecut a reușit să stabilizeze situația economico-financiară a companiei.

În perioada iulie – septembrie 2010

cererile de transport la nivel european au cunoscut o ușoară dinamizare, ceea ce a determinat o revigorare a veniturilor operaționale.

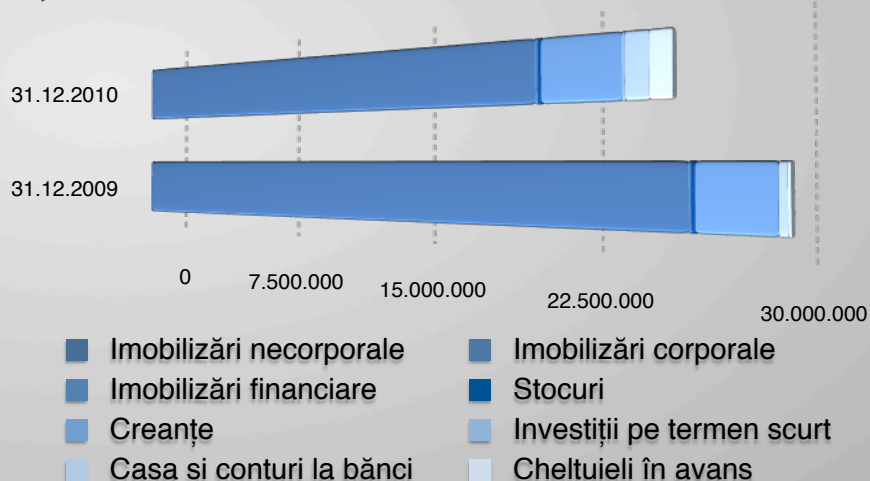
Cu toate acestea, compania este afectată în continuare de tarifele mici practicate pe piață. Un alt aspect care afectează dinamica cifrei de afaceri este concurența neloială din partea unor transportatori care lucrează la prețuri de dumping.

Bilanț

În proprietatea Transchim S.A. sunt clădiri cu destinație de birouri, ateliere auto, magazine, garaje, barăci metalice pentru

ateliere și magazine de piese de schimb, mijloace auto din import.

Evoluție total active 2009 - 2010



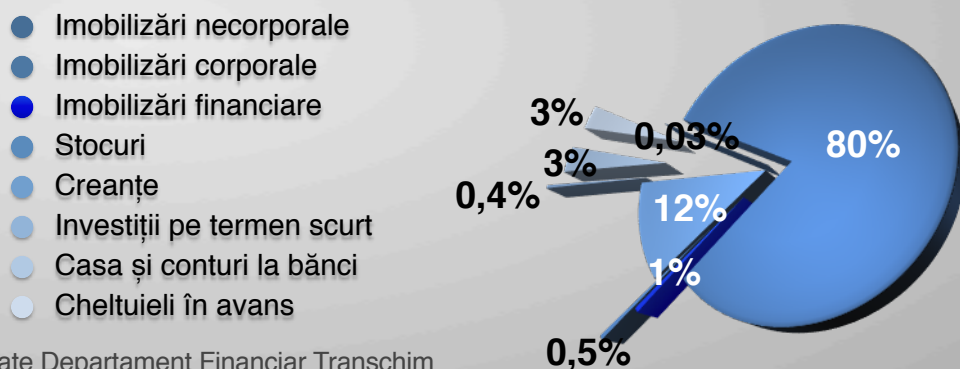
Date Departament Financiar Transchim

Așa cum se poate observa din graficul de mai sus, în anul 2010 situația activelor imobilizate deținute de companie a cunoscut o diminuare a valorii lor de aproximativ 21,20%, cauzată în principal de vânzările de active din cursul anului. În 2010 au fost vândute din parcul auto și mașinile uzate din punct de vedere fizic, care nu mai puteau fi folosite în activitatea curentă în anul 2011 din cauza costurilor foarte mari de întreținere și din cauza lipsei

comenzilor pe specificul lor de transport (camioane cu prelată, transport marfă generală).

La 31.12.2010 structura activelor companiei era dominată într-un procent de 80% de activele imobilizate formate din clădiri și terenuri, la care se adaugă parcul auto. Imobilizările corporale sunt în sumă de 20.980.648 lei, din care, un procent de 45,5% îl reprezintă parcul auto.

Structura activelor la 31 dec. 2010



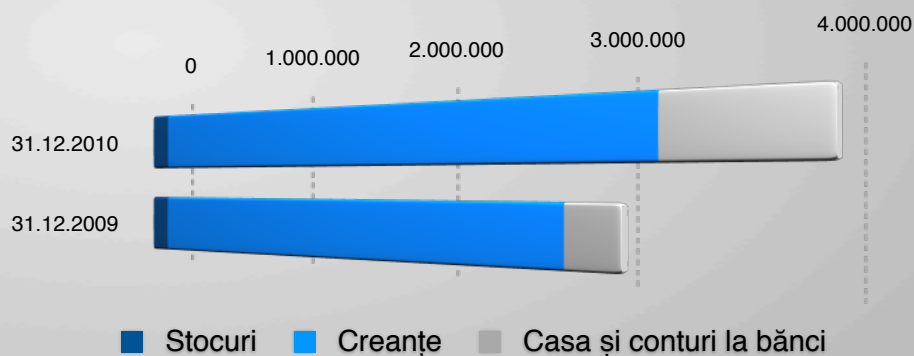
Date Departament Financiar Transchim

Terenurile deținute în deplină proprietate de societate la 31.12.2010 aveau o suprafață de 89.698,02 metri pătrați. Imobilizările financiare sunt în sumă de 143.838 lei în mare parte formate din depozit colateral la Anglo Romanian Bank și Banca Firenze.

Pentru a evita intrarea în insolvență a societății s-au vândut un număr de patru

active deținute de companie, în regim de urgență, cu respectarea legislației în vigoare. Cu numerarul obținut din vânzarea acestor active au fost achitate o parte din obligațiile restante către bugetul de stat și bugetele locale aferente activității din anul 2010 precum și datoriile înregistrate către furnizori, până la momentul intrării vărsămintelor din majorarea capitalului social.

Evoluție active circulante 2009 - 2010



Date Departament Financiar Transchim

Creanțele au cunoscut o creștere de aproximativ 16.95% comparativ cu anul 2009. Soldul creanțelor comerciale a cunoscut o ușoară scădere în 2010. Poziția „Alte creanțe”, a înregistrat o creștere procentuală de 186,98%, reprezentând T.V.A. de recuperat din statele membre.

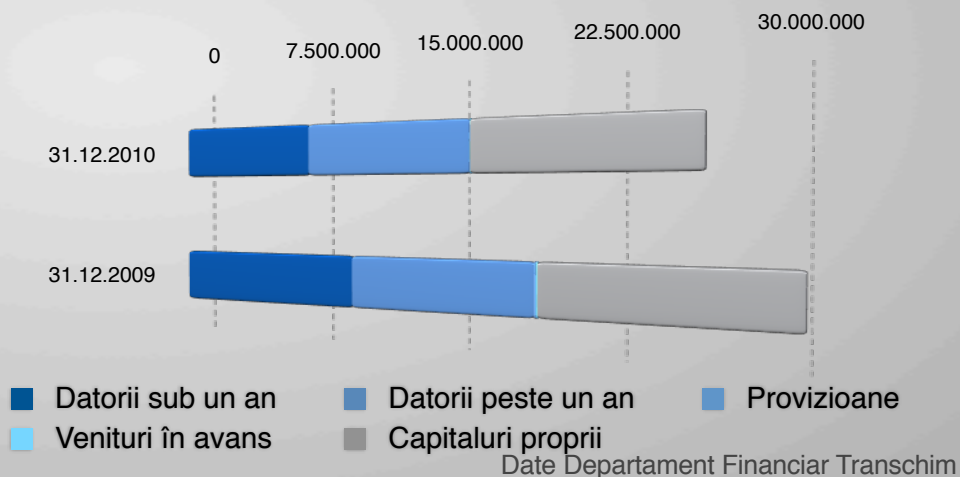
Compania s-a înscris la masa credală în cazul insolvențelor declarate de societățile DEFORA S.R.L., FECNE S.A. și CIVIND CONDEXPERT S.A.. De asemenea, societatea a parcurs toți pașii juridici necesari, de la notificări până la procese deschise în instanță, în cazul unor debitori mai mari cum sunt: WINTEHNOLOGY S.R.L. pentru o creanță de 305.732,31 lei și PERFECT METAL pentru o creanță de 56.940,46 lei. În cazul WINTEHNOLOGY S.R.L. compania a obținut hotărâre judecătorească de executare pentru jumătate din creanța amintită. A fost obținută hotărâre judecătorească de

executare pentru o creanță de 106.887,67 lei datorată de UTON S.A., din care s-a recuperat suma de 50.000 lei.

În cursul exercițiului financiar 2010 s-au constituit provizioane în sumă de 491.193,20 lei reprezentând creanțe de încasat pentru clienți incerti. La aceste provizioane se adaugă soldul creanțelor constituite în anii precedenți și nevalorificate, rezultând o valoare la 31.12.2010 de 754.289 lei.

Cu toate acestea, ritmul de recuperare a creanțelor rămâne scăzut din cauza contextului economic actual. Un factor important generator de întârziere la încasări este reprezentat de clauzele contractuale practicate acum pe piață, clauze care prevăd încasări în termen de 45 până la 90 de zile. Din cauza lipsei de comenzi compania este nevoită să accepte astfel de condiții contractuale.

Evoluție total pasive 2009 - 2010



Creșterea substanțială a datoriilor în anii 2007 - 2008, perioadă în care compania a accesat finanțări de tip leasing pentru achiziția de mașini, a avut o influență negativă asupra evoluției societății în anii următori. În anul 2009 situația generală a societății s-a înrăutățit, fapt care a dus atât la creșterea datoriilor și în special a datoriilor restante, cât și la aflarea în incapacitatea de a plăti ratele pentru contractele de leasing financiar aflate în derulare.

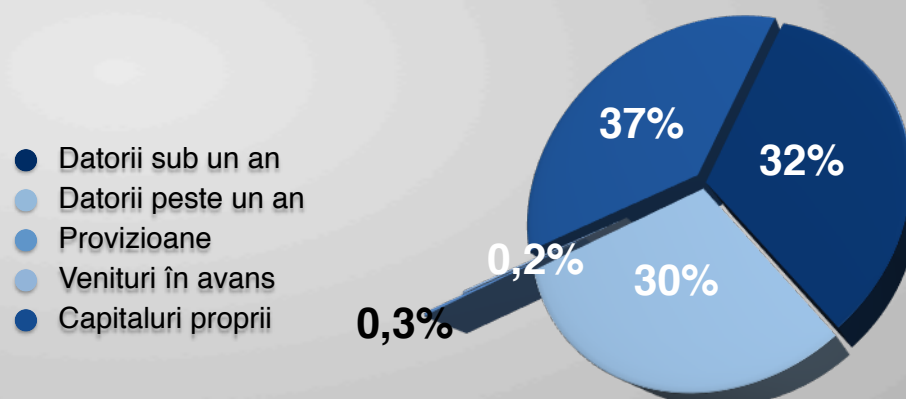
Societatea are în derulare un număr de 41 contracte de leasing financiar, din care trei semnate în anul 2007, 36 în anul 2008 și două în anul 2009, pentru achiziționarea

de mijloace de transport necesare desfășurării activității, respectiv autoturisme, autotractoare, remorci și cisterne.

La sfârșitul anului 2010 erau plătite toate datoriile restante, iar datoriile pe termen scurt au înregistrat o diminuare de 24,85%, în timp ce valoarea datoriilor pe termen lung a scăzut cu 6,68%.

Diminuarea se datorează în special finalizării a doua contracte de leasing, precum și datorită efectuării plății furnizorilor restanți și achitării datoriilor aferente activității curente către bugetul de stat și bugetele locale.

Structura pasivelor la 31 decembrie 2010



Date Departament Financiar Transchim

Totalul datoriilor, la 31.12.2009, era de 18.982.714 lei, din care:

- ▶ 9.829.803 lei, datorii curente;
- ▶ 9.152.911 lei, datorii pe termen lung, reprezentând principalul rămas de plată aferent ratelor scadente din anii 2011 - 2014, pentru contractele de leasing financiar, în valoare de 2.164.730 EUR, la cursul de la sfârșitul exercițiului financiar 2009, de 4,2282 lei/EUR.

Totalul datoriilor, la 31.12.2010, este de 15.933.687 lei, din care:

- ▶ 7.386.035 lei, datorii curente, reprezentând datoriile cu scadența în

anul 2011 (creditul la Anglo Romanian Bank-1.765.337 lei, parțial creditul de la banca CR Firenze 431.156 lei, rate la leasing în suma de 2.805.233 lei și alte datorii 2.384.309)

- ▶ 8.547.960 lei, datorii pe termen lung, reprezentând principalul rămas de plată aferent ratelor scadente din anii 2012-2014 în valoare de 7.685.652 lei, pentru contractele de leasing financiar, (1.793.701 EUR la cursul de la sfârșitul exercițiului financiar 2010, de 4,2848 lei/EUR) și sume datorate instituțiilor de credit în valoare de 862.309 lei.

Datorii curente defalcate 31.12.2010	Procent	Valoare (lei)
Datorii reprezentând principalul la contractele de leasing financiar, pe termen scurt (sume care trebuie plătite într-o perioadă de până la un an)	37,98%	2.805.233
Debite la bugetul asigurărilor sociale, șomajului, asigurărilor sociale de sănătate și plată salariilor aferente anului 2010	13,08%	966.315
Credite pe termen scurt	29,74%	2.196.492
Alte datorii (furnizori, dividende)	19,20%	1.417.995
Total	100%	7.386.035

Atât în anul 2008 cât și în anul 2009 societatea s-a aflat într-un dezechilibru financiar, datoriile curente neputând să fie acoperite integral din activele curente. În exercițiul financiar 2010 acest dezechilibru financiar s-a corectat în sensul reducerii deficitului de la 6.383.431 lei înregistrat în 2009 la 2.317.111 lei în 2010.

La 31.12.2010, soldul principalului rămas în valută este de 2.448.395,49 EUR, reevaluat la cursul BNR de 4,2848 lei/EUR la 10.490.884,99 lei, din care:

- ▶ cu scadența în 2011: 654.693,46 EUR, echivalent în lei 2.805.233 lei
- ▶ cu scadență în 2012 - 2014: 1.793.701,45 EUR, echivalent în lei 7.685.652 lei,

În anul 2010 societatea a derulat un contract de credit încheiat cu instituția de credit Anglo - Romanian Bank Limited din anul 2005, în valoare de 500.000 EUR, prelungit prin act adițional în data de 16.04.2008. Societatea a achitat în cursul anului 2010 suma de 88.000 EUR, rămânând un sold de achitat la 31.12.2010 de 412.000 EUR. De asemenea, tot în 2010, societatea a încheiat un contract de credit cu banca CF Firenze în valoare de 1.500.000 lei pe termen de 3 ani. Acest credit a fost utilizat pentru plata parțială a datoriilor restante, majorări și penalități de întârziere la A.N.A.F., amânate la plată până în 20.12.2010, cu o valoare totală de 2.283.374,88 lei.

Contul de profit și pierderi

Prezentăm în continuare principalii indicatori economico-financiarți înregistrați în anul 2010 comparativ cu anul 2009, sume în lei:

VENITURI	2009		2010	
Venituri din transport	15.682.926	89,04%	15.317.043	83,59%
Venituri din chirii	906.739	5,15%	627.305	3,42%
Venituri din vânzări active	182.989	1,04%	2.118.988	11,56%
Alte venituri din exploatare	841.331	4,78%	260.107	1,42%
Total venituri exploatare	17.613.985	100%	18.323.444	100%

Astfel, în anul 2010 societatea a înregistrat o ușoară scădere a veniturilor din transport fata de anul 2009, cauzată atât de criza economică, precum și renunțarea la transportul marfă generală.

CHELTUIELI	2009		2010	
Cheltuieli aferente veniturilor din transport	18.665.295	93,70%	17.903.782	81,24%
Cheltuieli aferente veniturilor din chirii	10.381	0,05%	266.599	1,21%
Cheltuieli aferente veniturilor din vânzări de active	6.291	0,03%	2.231.350	10,12%
Alte cheltuieli de exploatare	1.239.096	6,22%	1.638.088	7,43%
Total cheltuieli din exploatare	19.921.063	100%	22.039.819	100%

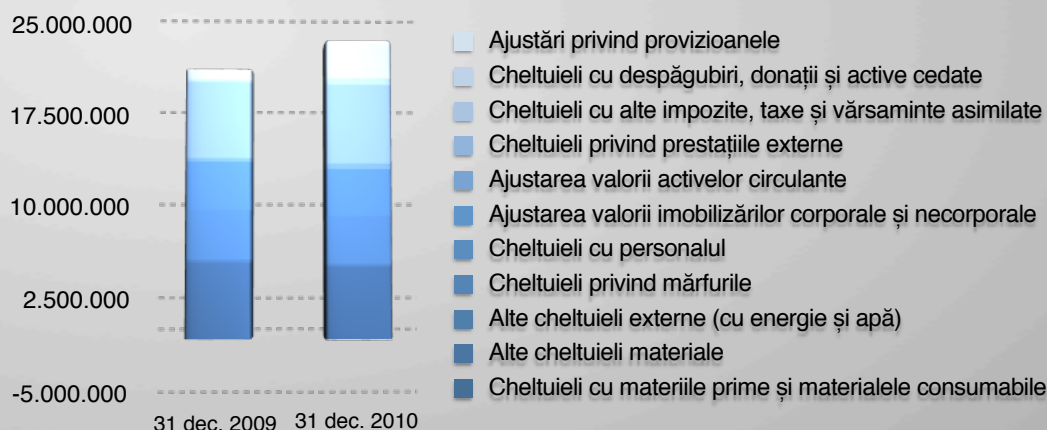
Din situațiile de mai sus se poate observa o diminuare a cheltuielilor aferente veniturilor din transport, atât în valoare absolută cât și procentual, ca urmare a restructurării societății cât și a controlului strict al costurilor.

Cheltuielile de exploatare au cunoscut o creștere în 2010 față de anul 2009 din

cauza creșterii cheltuielilor cu vânzările de active.

De asemenea, se poate observa o creștere a capitolului „Alte cheltuieli de exploatare”, influențată de cheltuielile cu majorările și penalitățile de întârziere pentru datoriile restante la bugetul de stat și bugetele locale (aproximativ 40%).

Structura cheltuielilor din exploatare



Menționăm că în decursul anului 2010 au avut loc o serie de evenimente care au contribuit la menținerea la un nivel ridicat a capitolului cheltuieli de exploatare din contul de profit și pierdere. Unele dintre cele mai importante sunt enumerate în continuare:

- ▶ creșterea susținută a prețului la combustibil pe parcursul anului 2010, de peste 20%;
- ▶ cheltuieli generate de întreținerea defectuoasă a parcului auto în anii precedenți;

- ▶ creșterea cheltuielilor cu provizioanele în valoare de 491.193 lei în 2010, comparativ cu 299.863 în 2009;

„Cheltuielile cu prestațiile externe” au înregistrat de asemenea un trend ascendent. Cheltuielile cu prestațiile externe cuprind totalitatea autorizațiilor de transport intern și extern, servicii de escortă extern, taxe de drum, taxe de feribot, tuneluri autostradă etc..

	2009	2010
Venituri financiare	216.331	1.727.520
Cheltuieli financiare	2.193.296	2.557.684
Pierdere financiară	-1.976.965	-830.164

Cea mai mare parte a cheltuielilor financiare a fost generată de reevaluarea lunară a datoriilor în euro (credit și leasing) la cursul euro al B.N.R.. Din cauza diferențelor nefavorabile de curs valutar dar și a unor erori de înregistrare în contabilitate, cheltuielile financiare au crescut în anul 2010. Veniturile financiare au înregistrat de asemenea o creștere semnificativă ca urmare a diferențelor

favorabile de curs valutar rezultate din obligativitatea de a reevalua lunar contractele de leasing și credit.

Societatea Transchim S.A. a înregistrat un rezultat negativ al exercițiului financiar, sub forma unei pierderi de 4.554.789 lei, cu 6,13% mai mare decât pierderea înregistrată în anul 2009.

Evoluția rezultatului reportat în cursul anului 2010 se prezintă astfel (sume în lei):

Rezultat reportat	Sold la 01.01.2010	Creșteri în anul 2010	Diminuări în anul 2010	Sold la 31.12.2010
0	1	2	3	4=1+2-3
1. Rezultatul reportat (ct. 1171)	-4.256.628	-4.291.372,00	0	-8.548.000
2. Rezultatul reportat provenit din Aplicarea pt. prima data a IAS, mai puțin IAS 29 ct. 1172	-709.600	0	0	-709.600
3. Rezultatul reportat din schimbarea politicilor contabile ct. 1176	-120.293	0	0	-120.293
4. Rezultatul reportat provenit din corectarea erorilor fundamentale ct. 1174	-656.805	-600.072	0	-1.256.877
TOTAL REZULTAT REPORTAT - Rd. 82 Bilanț	-5.743.326	-4.891.444	0	-10.634.770

Pierdere neacoperită are următoarea structură (sume în lei):

An	Pierdere neacoperită
2002	-1.235.874
2003	-351.140
2005	-603.318
2007	-298.259
2008	-1.768.037
2009	-4.291.372
	-8.548.000

Pierdere de 709.600 lei rezultă din retratarea aferentă anului 2002, efectuată conform O.M.F.P. nr. 94/2001.

Pierdere de 120.923 lei rezultă din retratarea aferentă anului 2002, efectuată conform OMFP nr. 94/2001, pentru majorările de întârziere și penalitățile datorate la bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale, pentru perioada până la 31.12.2001, înregistrate în contul 1173 și transpus, la 01.01.2006, în contul 1176.

exercițiile financiare 2004, 2005, 2006 și 2007.

Pierdere, în suma de 600.073 lei, rezultă din corectarea erorilor contabile reprezentând majorări și penalități de întârziere datorate la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale, bugetele locale, despăgubiri din anul 2004 pentru care s-au constituit provizioane în 2009 și facturi furnizori nesosite din 2009, înregistrate în ct. 1174.

Pierdere de 656.805 lei, reprezintă corectarea erorilor din anii precedenți, în



Principalii indicatori

DENUMIRE INDICATOR		2008	2009	2010
1. Lichiditate				
Lichiditate curenta	Active curente / datorii curente	0,47	0,35	0,68
Lichiditate imediata - testul acid	(Active curente - Stocuri) / Datorii curente	0,45	0,34	0,67
2. Indicatori de risc				
Gradul de îndatorare	Capital împrumutat / Capital propriu	0,64	0,82	0,83
Rata de acoperire a dobânzilor	Profit înainte de plăți dobânzii și impozitului pe profit / Cheltuieli cu dobânda	N/A	N/A	N/A
3. Indicatori de activitate (indicatori de gestiune)				
Viteza de rotație a stocurilor	Costul vânzărilor / Stoc mediu	75	119	149
Număr de zile de stocare (zile)	Stoc mediu / Costul vânzărilor * 365	5	3	2
Viteza de rotație a debitorilor - clienți (zile)	Sold mediu clienți / Cifra de afaceri * 365	50	64	66
Viteza de rotație a creditelor furnizor (zile)	Sold mediu furnizori / Achiziții de bunuri și servicii * 365	58	64	72
Viteza de rotație a activelor imobilizate	Cifra de afaceri / Active imobilizate	0,65	0,62	0,76
Viteza de rotație a activelor totale	Cifra de afaceri / Total active	0,58	0,54	0,61
4. Indicatori de profitabilitate				
Rentabilitatea capitalului angajat	Profitul înainte de plăți dobânzii și impozitului pe profit / Capital angajat	N/A	N/A	N/A
Marja bruta din vânzări	Profitul brut din vânzări / Cifra de afaceri * 100	1,59	N/A	N/A

Lichiditatea curentă. Un nivel supraunitar al raportului semnalează posibilitatea ca firma să-și poată rambursa datoriile pe termen scurt pe baza valorificării activelor pe termen scurt (printr-un ciclu normal de activitate, finalizat prin încasarea contravalorii produselor finite sau a mărfurilor). O lichiditate curentă optimă ar trebui să fie situată în jurul valorii de 2. Valoarea acestui indicator de 0,68 indică un dezechilibru financiar pe termen scurt și o incapacitate a societății de a-și plăti datoriile. Se observă totuși o creștere a lichidității curente comparativ cu sfârșitul anului 2009, când aceasta avea valoarea de 0,35.

Lichiditatea imediată reprezintă raportul dintre activele curente, exclusiv valoarea stocurilor, și datoriile curente. Motivul

pentru care stocurile au fost excluse din calcul este acela de a focaliza atenția doar asupra elementelor cu statut cert, care se află deja sub formă de bani sau sunt în curs de a atinge acest stadiu. Acest indicator reprezintă un bun indiciu despre abilitatea companiilor de a-și onora datoriile pe termen scurt. Un nivel optim al acestui indicator este în jurul valorii de 1. La fel ca lichiditatea curentă, și lichiditatea imediată înregistrează o valoare sub valoarea recomandată și arată că societatea are probleme privind acoperirea din creanțe și disponibilități (surse imediate) a datoriilor curente. Totuși, indicatorul cunoaște o îmbunătățire comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2009.

Gradul de îndatorare arată raportul dintre sursele financiare împrumutate și capitalurile proprii ale societății. În anul 2010 a înregistrat o ușoară creștere datorită contractării unui noi credit.

Viteza de rotație a activelor imobilizate – valoarea înregistrată de acest indicator în anul 2010 reflectă faptul că la fiecare leu investit în activele imobilizate s-a realizat o cifră de afaceri de 0,76 lei, în ușoară creștere față de anul 2009, când viteza de rotație a activelor imobilizate era de 0,62.

Viteza de rotație a activelor totale evaluează eficacitatea utilizării activelor prin examinarea valorii cifrei de afaceri generate de o cantitate de active totale. Acest indicator a cunoscut o îmbunătățire în cursul anului 2010, urcând până la valoarea de 0,61.

Viteza de rotație a stocurilor indică de câte ori stocul a fost rulat de-a lungul unui exercițiu financiar. Față de anul 2009, în 2010 viteza de rotație a stocurilor a crescut de la 119 la 149 zile, implicit numărul de zile de stocare a scăzut de la 3 la 2 zile.

Viteza de rotație a debitelor - clienți exprimă numărul de zile în care societatea își recuperează creanțele. În anul 2010 a crescut durata de recuperare a creanțelor de la 64 la 66 de zile, fapt care indică dificultăți în recuperarea sumelor de bani aferente facturilor emise și neîncasate.

Viteza de rotație a creditelor furnizor indică numărul de zile în care societatea își plătește datoriile către furnizori. Perioada de timp pentru plata furnizorilor este de 72 de zile față de 64 de zile în anul 2009.



Restructurarea companiei

Informații relevante în 2010

În intervalul 2004 – 2008 parcul auto al societății a fost restructurat, la propunerea Consiliului de Administrație din perioada respectivă. Astfel, au fost făcute achiziții de mijloace de transport, în special pentru transportul agabaritic și transportul cu cisterne (ADR). Pondere cea mai mare în cadrul restructurării parcului au avut-o achizițiile din cursul anului 2008, în sistem leasing.

Cu toate că deciziile de achiziție au fost luate pe întreg parcursul anului 2008, contractele de leasing au fost încheiate la finalul anului 2008. Echipamentele au fost livrate către companie la finalul anului 2008 și începutul anului 2009. În tot acest timp lumea financiară mondială, implicit economia românească, era grav lovită de criza financiară declanșată în septembrie 2008.

Contractele de leasing pe care Transchim S.A. le-a încheiat în vederea schimbării parcului auto conțin clauze specifice dintre care amintim:

- ▶ penalități de întârziere între 0,08% și 0,5% pe zi calendaristică de întârziere asupra sumelor neîncasate, sau chiar valoarea dobânzii de baza pentru lei majorată cu 10% pe zi calendaristică de întârziere;
- ▶ neplata ratei 60 de zile consecutiv este urmată de restituirea autovehiculului în termen de cinci zile lucrătoare, stingerea tuturor obligațiilor financiare prevăzute în termenii contractului precum și plata penalităților de întârziere. Dacă bunul nu este restituit în termenul de cinci

zile se plătesc penalități de întârziere cuprinse între 0,35% - 10% pe zi din valoarea contractului. De asemenea plata de daune interese ca urmare a neîndeplinirii culpabile a obligațiilor, precum și alte costuri legate de recuperarea bunului respectiv.

Deși doar de câteva luni se achiziționaseră mașinile, conform unui raport de audit intern cerut de către Consiliul de Administrație și întocmit de auditor în luna septembrie 2009, societatea înregistra deja restanțe la plata leasingurilor după cum urmează:

- ▶ datorii cu termen scadent la 31.08.2009: 394.544,25 lei;
- ▶ datorii cu termen scadent la 31.07.2009: 311.043,06 lei;
- ▶ datorii cu termen scadent la 30.06.2009: 600.093,73 lei.

Toate cele menționate mai sus au fost accentuate de criza financiară mondială ce a destabilizat economiile țărilor din Uniunea Europeană, afectând grav situația economico-financiară a societății. Pe parcursul anului 2009, așa cum a fost deja raportat, societatea a înregistrat pierderi din activitatea operațională și a fost într-un grav deficit de numerar.

La începutul anului 2010 Consiliul de Administrație a luat decizia de a restructura compania, pentru a evita intrarea în insolvență. Prezintă în continuare un grafic al celor mai deosebite evenimente cu care s-a confruntat societatea 2010:

Data	Eveniment
ianuarie	Conform unei informări către Consiliul de Administrație, restanțele la societățile de leasing erau de aproximativ 400.000 EUR. S-a propus începerea, de urgență, a demersurilor pentru obținerea unei noi linii de credit de aproximativ 900.000 lei.

Data	Eveniment
ianuarie (continuare)	Banca Anglo-Romanian Bank la care societatea are o linie de credit deschisă a solicitat un grafic de plată anual, astfel încât în decursul anului 2010 să se achite 100.000 EUR din cei 500.000 EUR alocați. În același timp, din cauza situației economice extrem de precare a companiei, reprezentanții băncii au înștiințat conducerea companiei că iau în calcul situația de a nu mai prelungi linia de credit.
februarie	În ședința de C.A. din data de 18 februarie 2010 Consiliul de Administrație a luat decizia separării direcției executive a companiei de cea de administrare astfel încât administratorii societății să nu mai ocupe funcții executive. În cadrul aceleiași ședințe domnul Constantin Isac a fost înlocuit cu domnul Dinel Saizu, acesta din urmă fiind numit director general. De asemenea, Consiliul de Administrație a decis ca domnul Dinel Saizu să fie secondat de directorul sucursalei Cluj-Napoca a Transchim S.A., domnul Marius Deleanu.
martie	<p>Odată cu preluarea mandatului de director general domnului Saizu, membrii Consiliului de Administrație au solicitat întocmirea unui raport cu privire la situația economico-financiară și organizatorică în care se afla societatea, precum și întocmirea unui plan de restructurare a ei.</p> <p>Ca urmare, domnul Saizu a prezentat raportul solicitat de către consiliu în cadrul ședinței de C.A. din data de 5 martie 2010. Redăm mai jos un rezumat al problemelor discutate.</p> <p>Departamentul Contabil era nefuncțional din toate punctele de vedere, neexistând persoane pregătite profesional pentru a ține evidențele contabile în conformitate cu rigorile solicitate de un astfel de departament.</p> <p>Membrii Consiliului de Administrație nu erau informați în ianuarie 2010 cu privire la faptul că în luna decembrie 2009 BCR Leasing a luat decizia de reziliere unilaterală a contractelor de leasing încheiate cu societatea Transchim S.A. În baza art.11, pc.5, lit. „g” din Anexa 2 la contractele de leasing, locatorul poate rezilia de plin drept fără nici o formalitate prealabilă, fără punere în întârziere a utilizatorului și fără intervenția instanței de judecată, în situația în care utilizatorul întârzie la plata integrală timp de 30 de zile lucrătoare a unei rate de leasing, a unei prime de asigurare sau a oricărei alte obligații de plată prevăzute în contract.</p> <p>În aceste condiții societatea ar fi trebuit să predea autovehiculele ce fac obiectul contractelor de leasing, în termen de trei zile de la primirea înștiințării de reziliere a contractelor. Nu s-a procedat la predarea autovehiculelor conform cerințelor contractuale, mai mult înștiințarea de reziliere a contractelor de leasing nu purta număr de înregistrare la registratura Transchim S.A.. Neîndeplinirea condițiilor contractuale dă dreptul locatorului:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ să recupereze autovehiculele fără acceptul utilizatorului; ▶ de asemenea este îndreptățit să solicite utilizatorului penalități de 0,5% pe zi calculată la valoarea de intrare a autovehiculelor pentru fiecare zi de întârziere; penalitățile încep să curgă pentru intervalul obligației de restituire a autovehiculului (3 zile de la rezilierea contractului) și până la restituirea de către utilizator sau recuperarea lor de către locator;

Data	Eveniment
martie (continuare)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ să suporte costurile aferente importului definitiv în măsura în care titularul activității de import a fost locatorul; ▶ să suporte toate cheltuielile efectuate de locator pentru realizarea drepturilor sale asupra autovehiculelor; ▶ să suporte toate cheltuielile efectuate de locator pentru realizarea drepturilor sale asupra autovehiculelor; ▶ în cazul returnării autovehiculelor utilizatorul nu poate revendica restituirea plății efectuate până în acel moment sau părți din aceste plăți, ele fiind considerate contravaloarea posesiei și folosinței autovehiculului; ▶ în conformitate cu art.9 din contract utilizatorul este obligat la plata unor daune interese constând în: <ul style="list-style-type: none"> ▶ de 1.5 ori valoarea pieselor lipsa sau deteriorate la prețul existent la data preluării autovehiculului de către locator; ▶ contravaloarea manoperei de reparații a autovehiculului cu excepția situației în care această sumă este acordată de către societatea de asigurare; <p>Conform art.8 din Ordonanța Guvernului nr. 51/1997 republicată, privind operațiunile de leasing, contractul de leasing este investit cu titlu executoriu în cazul în care utilizatorul nu predă bunurile ca urmare a rezilierii contactului din vina acestuia. Datorită situației descrise mai sus Transchim S.A. era, începând cu luna ianuarie 2010, în evidența CRB (Centrala Riscurilor Bancare).</p> <p>Urmare a solicitării C.A.-ului la data preluării mandatului de director general, domnul Saizu a făcut o evaluare a situației financiare a societății. Datoriile cele mai presante le enumerăm în cele ce urmează.</p> <p>Restanțele la plata leasingurilor către bănci și societăți de leasing erau în valoare de 1.042.059 lei, din care: către BRD Leasing 53.035,93 lei, BCR Leasing 596.308,88 lei, MKB Leasing 43.175,97 lei, OTP Leasing 1.097,78 lei, NBG Leasing 11.807,68 lei, Impulse Leasing 37.799,61 lei, Scania Credit 301.062,99 lei.</p> <p>Restanța către BCR Leasing se ridică la 596.308.88 lei, la care s-au adăugat penalități de întârziere de 140.000 lei. Suma de 736.308,88 lei datorată BCR Leasing este cea restantă la data de 31.12.2009. La data respectivă BCR Leasing considera reziliat contractul cu societatea Transchim S.A.</p> <p>În data de 04.03.2010 BCR Leasing a introdus în bancă un bilet la ordin în valoare de 200.000 lei, bilet pe care domnul Saizu a reușit să-l acopere cu mari eforturi evitând astfel intrarea în evidența CIP. Totuși BCR Leasing a anunțat reprezentanții companiei că nu se va opri din încercările de a recupera de la societate sumele restante. În contul acestor datorii BCR Leasing are bilete la ordin în alb pe care le introduce în sistem, conducerea societății fiind doar anunțată imediat după introducerea lor. Din acest motiv conducerea societății a considerat ca iminentă intrarea în evidența CIP și consecință a acestui lucru, intrarea în insolvență, aceasta fiind un pericol real la momentul respectiv și extrem de greu de evitat.</p>

Data	Eveniment
martie (continuare)	<p>Scania Credit a solicitat companiei predarea în custodie a două camioane cu remorcă din cele patru camioane cumpărate în leasing, manifestându-și intenția clară că, în caz contrar, va rezilia contractul cu societatea Transchim și va demara procedurile legale pentru predarea autovehiculelor finanțate prin contractul de leasing și recuperarea debitorilor.</p> <p>Obligațiile de plată către A.N.A.F. – totalul obligațiilor de plată la data de 11.03.2010 era de 1.428.996 lei, cu majorări de întârziere de 197.068 lei. Pentru amânarea datoriei restante timp de șase luni au trebuit achitate până în data de 05.04.2010 majorările de întârziere de 197.068 lei, iar la finele perioadei suma de 0,05% pe zi sub formă de dobândă penalizatoare. În urma calculelor a rezultat suma de 128.600 lei. În toată această perioadă de 180 de zile au trebuit achitate la zi obligațiile către A.N.A.F. ce rezultă din plata salariilor și TVA-ul lunar pentru lunile martie, aprilie și mai 2010 în valoare de 1.115.000 lei.</p> <p>Biletele la ordin scadente în decursul lunii martie 2010 se ridicau la valoarea de 267.008 lei.</p> <p>Existau datorii restante către toți furnizorii, cele mai presante fiind cele către furnizorul de motorină Diesel One. Acesta din urmă a solicitat renegocierea datoriilor restante de 300.0000 lei la care s-au aplicat penalități de întârziere de 1% pe zi. S-a hotărât ca suma să fie restituită în două tranșe, respectiv jumătate până la 15 apr. 2010, eșalonat în fiecare zi.</p> <p>Compania avea datorii de aproximativ 20.000 lei către furnizorii de internet, soft de contabilitate, utilități (gaz, apa, EON, salubritate) etc..</p> <p>Au apărut diverse societăți care, în urma unor procese câștigate împotriva Transchim S.A. din anii precedenți, procese ce au ajuns la ultima instanță, solicitau achitarea prejudiciilor câștigate în instanță plus cheltuielile de judecată.</p> <p>Din cauza situației disperate, directorul general a solicitat finanțarea de urgență a societății prin mai multe modalități: vânzarea de active, în conformitate prevederile legale, precum și majorarea capitalului social. Suma necesară pentru ca societatea să-și desfășoare activitatea până la îmbunătățirea mediului de afaceri, calculată de directorul general, a fost de 1.200.000 EUR, sumă pentru care s-a făcut propunerea de majorare de capital.</p>
aprilie	<p>Desfășurarea Adunării Generale Ordinare și Adunării Generale Extraordinare a Acționarilor, prilej cu care acționarii au fost informați cu privire la situația economico-financiară a societății, s-a aprobat de principiu planul de restructurare a societății și, de asemenea, s-a aprobat majorarea capitalului social cu suma de 4.900.000 lei.</p>
mai	<p>Au fost depuse eforturi în ceea ce privește negocierile cu Anglo Romanian Bank și cele nouă societăți de leasing, în vederea amânării plății obligațiilor restante, până în momentul obținerii de numerar din vânzarea de active și din vărsămintele efectuate de acționari în cadrul majorării de capital.</p> <p>Cu toate acestea, societatea nu a fost ferită de iminența intrării în insolvență din cauza popririilor pe conturi efectuate de către A.N.A.F., executorilor judecătorești sau biletelor la ordin introduse de către diverși furnizori.</p>

Data	Eveniment
iunie	<p>Au fost luate primele măsuri de restructurare a companiei. A fost mutat parcul auto din București, Borzești, Piatra Neamț (Săvinești), Pitești, Craiova (Ișalnița) la Ploiești și la Cluj, în funcție de cererea de transport din cele două zone, concomitent cu restructurarea personalului.</p> <p>A fost reorganizat departamentul financiar contabil și s-a hotărât achiziționarea unui nou soft de contabilitate mai potrivit pentru nevoile companiei, soft recomandat și de auditorii companiei.</p> <p>Au fost demarate negocierile cu A.N.A.F. în vederea reeșalonării datoriilor restante, în valoare de 2.013.000 lei, inclusiv majorări și penalități de întârziere. S-a început achitarea datoriilor restante ca urmare a intrării de numerar din vânzarea de active.</p> <p>Se demarează discuțiile cu BCR Leasing pentru repunerea contractelor de leasing pe rol și reeșalonarea acestora. Au fost achitate toate datoriile restante către BCR Leasing și se renegociază cuantumul penalităților calculate de către societatea de leasing la 50% din valoarea lor totală.</p>
iulie	<p>Se finalizează subscrierea în cadrul celor două etape ale majorării capitalului social. Din total aprobat de A.G.E.A. pentru majorare, de 4.900.000 lei, suma subscrisă a fost de 4.209.990 lei, din care au fost vărsați 2.810.222,50 lei.</p> <p>Se obține reeșalonarea datoriilor către A.N.A.F. până la data de 22 decembrie 2010.</p> <p>Se hotărăște convocarea A.G.A. pentru 3 septembrie 2010, pe ordinea de zi figurând obținerea unui credit în valoare de 1.500.000 lei pe o durată de 2-5 ani pentru plata datoriilor către A.N.A.F., ratificarea și aprobarea vânzării de active, aprobarea modificării actului constitutiv, alegerea unui nou Consiliu de Administrație ca urmare a modificării structurii acționariatului urmare a majorării capitalului social.</p>
august	<p>Au fost aprobate primele măsuri privind modalitatea de salarizare și acordare a diurnei șoferilor, cu aplicare de la 1 septembrie 2010, măsuri care au condus ulterior la scăderea cheltuielilor directe cu personalul.</p> <p>A fost continuată restructurarea personalului, motiv pentru care au început să apară primele litigii de muncă cu foștii angajați, care, în conformitate cu contractul colectiv de muncă, solicitau cele două salarii compensatorii pe care societatea nu le-a acordat la disponibilizare.</p> <p>S-au reeșalonat contractele de leasing cu BRD Leasing și Impulse Leasing.</p>

Data	Eveniment
septembrie	<p>S-a desființat sucursala Borzești și punctul de lucru Piatra Neamț (Săvinești). De asemenea, s-au vândut mașinile vechi și nerentabile. Au fost finalizate procedurile de desființare a sucursalei Pitești și a punctului de lucru Craiova (Ișalnița). Pentru a elimina o serie de disfuncționalități în activitatea societății s-a realizat transformarea sucursalelor rămase în puncte de lucru. Urmare a celor de mai sus, societatea Transchim S.A. are următoarea structură:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sediul administrativ: București; ▸ Centru de profit (punct de lucru): Ploiești; ▸ Centru de profit (punct de lucru): Cluj–Napoca. <p>S-a desfășurat Adunarea Generală a Acționarilor care a aprobat punctele înscrise pe ordinea de zi a convocatorului publicat în iulie.</p>
octombrie	<p>S-a realizat restructurarea departamentului financiar - contabil. Activitatea financiar - contabilă a fost centralizată, toate operațiunile desfășurându-se la sediul central. A fost finalizată implementarea unui nou soft GITS EcoFin.</p>
decembrie	<p>A fost contractat creditul aprobat în Adunarea Generală a Acționarilor din septembrie, în valoare de 1.500.000 lei cu care s-au achitat și restul obligațiilor restante către bugetul de stat.</p>

Perspective pentru 2011

Considerăm că anul 2011 va fi marcat de creșterea competitivității, mediul de afaceri urmând să devină mult mai provocator. Așteptările analiștilor sunt ca piețele globale să devină mult mai volatile decât înainte de criza, punând marjele de profit sub presiune din cauza înghețării sau chiar a reducerii prețurilor serviciilor, diminuării cererii și a creșterii costurilor. În acest context, în construirea bugetului aferent anului 2011 am luat în considerare o creștere redusă a prețurilor serviciilor de transport, ținând seama de fenomenul inflaționist ce este prezent în economia României.

Brandul, reputația sunt percepute ca fiind factori esențiali în lupta pentru competitivitate. Prin urmare conducerea companiei își va intensifica eforturile pentru ca imaginea Transchim - prestator de servicii - să se îmbunătățească

considerabil. De asemenea, vor fi alocate resurse suplimentare pentru activitățile de marketing necesare societății.

Intrarea pe piețe noi este o altă măsură pe care conducerea o are în vedere pentru stimularea creșterii profitabilității companiei. În acest sens conducerea companiei analizează oportunitatea deschiderii unor filiale în Republica Moldova, Bulgaria și Serbia.

În Bulgaria, transporturile interne reprezintă 17% din cifra de afaceri din transporturi și 80% din volumul de mărfuri, pe când transportul internațional aduce 83% din cifra de afaceri și doar 20% din volumul de mărfuri. În cadrul transportului internațional se diferențiază două categorii: transportul pe relația import-export care înseamnă 58% din

cifra de afaceri și transportul de tranzit, cu o pondere de 25%.

Cea mai rapidă dezvoltare o are transportul de tranzit care se dezvoltă pe măsură ce crește importanța țării ca și rută de tranzit în Sud - Estul Europei.

Cele mai importante rute pentru transportul intern sunt cele care leagă capitala Sofia de portul Varna la Est, de zona industrială Plovdiv - Dimitrovgrad și apoi portul Burgas, și ruta care leagă Sofia de Nordul țării (Dunăre). Cinci din cele 10 coridoare Pan - Europene sau diferite legături dintre acestea traversează teritoriul Bulgariei: Coridorul IV (asigură 32% din transportul de tranzit), Coridorul VII (27% din transportul de tranzit), Coridorul VIII (12% din transportul de tranzit), Coridorul IX (19%), Coridorul X (10%).

Republica Moldova a fost considerată tot timpul ca fiind o punte de legătură între fosta Uniune Sovietică și Vest în ceea ce privește aspecte culturale, lingvistice și comerciale. După aderarea României la Uniunea Europeană, poziția geografică a Moldovei între Uniunea Europeană și țările Est Europene a devenit tot mai importantă, Moldova având potențialul să devină un nod de legătură pentru regiune. Problema din Transnistria a îngreunat mult dezvoltarea rutelor comerciale cu piețele estice, dar recenta implicare a U.E. în clarificarea situației Transnistriei ar putea aduce progrese în acest proces. Moldova are ieșire la Dunăre pe o distanță de 500 – 900 metri, ieșire care este folosită pentru construcția unui port fluvial la Giurgiulești, proiect care are menirea de a asigura o ieșire la Marea Neagră prin intermediul Dunării. Finalizarea lucrărilor este programată pentru 2012. Republica Moldova este traversată de la Est la Vest de Coridorul IX Paneuropean care leagă Moscova de Kiev și București.

Serbia este situată în centrul regiunii Balcanilor, ceea ce aduce o deschidere mai mare către toate piețele din regiune.

Poziția geografică poziționează Serbia la intersecția a două mari coridoare Paneuropene. Unul din ele leagă Budapesta de Sofia (coridorul VII), iar celălalt leagă Grecia de Nordul Europei (Coridorul X: Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Veles – Thessaloniki). 800 de km din Coridorul X sunt pe teritoriul Serbiei. Lucrările la coridorul X Paneuropean pe teritoriul Serbiei sunt programate să se finalizeze în 2012 - 2013.

Avantajele extinderii activității societății Transchem S.A. în cele trei țări sunt multiple, enumerăm doar cele mai importante:

- ▶ atragerea de clienți noi din aceste țări;
- ▶ rezolvarea într-un mod facil a problemelor cu autorizațiile și escortele pentru transporturile care tranzitează țările respective;
- ▶ facilitățile fiscale oferite de Bulgaria, ce pot fi folosite în avantajul companiei;
- ▶ marii producători de centrale eoliene preferă porturile din Bulgaria pentru aducerea centralelor eoliene, chiar dacă aceste echipamente sunt destinate pieței din România;
- ▶ Bulgaria este cea mai economică rută spre Asia Centrală datorită liniei de ferryboat Burgas – Poti;
- ▶ Republica Moldova este o poartă către comunitatea statelor sovietice, piață cu un potențial uriaș;
- ▶ rutele transportatorilor moldoveni spre Europa traversează România, de aceea companiile de transport din Republica Moldova sunt interesate de posibile colaborări cu societățile de transport din România;
- ▶ în anul 2009 Gasprom a cumpărat rafinăria Nis din Pancevo aprobând un plan de investiții de 10 miliarde de euro până în 2014. Volumul de marfă ce urmează a fi transportat depășește capacitatea de transport a firmelor din Serbia, motiv pentru

care firme cu activitate similară din România și-au deschis deja filiale în această țară.

Pentru anul 2011 direcția executivă a companiei își propune mărirea semnificativă a numărului de contracte pe diverse proiecte în detrimentul comenzilor de transporturi aleatorii. În perspectiva anului 2011 s-au depus, deja, oferte pentru diverse proiecte de transport agabaritic pe termen lung. Principalele proiecte care sunt vizate sunt cele din domeniul transportului centralelor eoliene. Perspectiva în următorii ani pentru acest domeniu este estimată la circa 2.000 de transporturi de componente pentru centrale eoliene.

Pentru a veni în întâmpinarea cerințelor producătorilor de centrale eoliene ce contractează și transportul acestora, având în vedere parcul auto limitat, insuficient pentru acoperirea complexității transporturilor de centrale eoliene, conducerea executivă propune acționarilor săi asocierea cu alte două companii de transport, într-o societate nouă care va putea îndeplini rigurose tehnice solicitate la ofertarea unor astfel de transporturi complexe.

Date privind societatea nou înființată:

- ▶ *forma juridică:* societatea este persoană juridică română și își va desfășura activitatea potrivit legislației în vigoare din România, ca societate comercială cu răspundere limitată;
- ▶ *durata societății:* nelimitată, cu începere de la data înmatriculării la O.R.C.;
- ▶ *capitalul social:* contravaloarea a 10.000 EUR, integral subscris și vărsat în numerar de către asociați;
- ▶ *structura participării asociaților:* părți egale;
- ▶ *majorarea capitalului social:* capitalul social poate fi majorat prin emiterea de noi părți sociale, reprezentând aporturi în natură sau în numerar. De asemenea, majorarea capitalului

social se va putea face și prin utilizarea rezervelor, cu excepția rezervelor legale, precum și a beneficiilor și primelor legate de capital ori în alte modalități permise de lege. Majorarea capitalului social se hotărăște de către Adunarea Generală a Asociaților prin votul unanim al asociaților.

- ▶ *primirea de noi asociați:* primirea de noi asociați se hotărăște de către Adunarea Generală a Asociaților, prin votul unanim al acestora;
- ▶ *Conducerea societății:* va fi formată din reprezentanți ai celor trei societăți;
- ▶ *Protocol de funcționare:* Scopul acestei asocieri este acela de a deveni eligibili în cazul licitațiilor în ceea ce privește transportul de părți componente ale morilor eoliene. În acest moment nici unul din cei trei parteneri nu poate efectua servicii de transport a centralelor eoliene în totalitatea lor. Din cauza concurenței acerbe și lipsei de echipament, cele trei companii au hotărât de comun acord înființarea unei societăți care să îndeplinească toate condițiile cerute de producătorii de centrale eoliene pentru a transporta toate componentele unei centrale eoliene și să efectueze servicii de logistică. Cererile de transport pentru componentele centralelor eoliene vor fi analizate și efectuate de noua societate. Asociații vor pune la dispoziția noii societăți mijloacele tehnice necesare efectuării acestor transporturi. Compania nou înființată va subcontracta cu fiecare dintre asociați transportul anumitor părți componente ale morilor de vânt, conform unei împărțiri prealabile echitabile pentru fiecare parte. Logistica aferentă transporturilor, autorizații de transport, escorte de Poliție, servicii de subtraversări rețele/linii de CF/linii telecomunicații/portale etc. se va realiza de către societatea nou înființată. Dacă în

decurs de doi ani societatea nu își îndeplinește scopul pentru care a fost înființată, asociații vor solicita dizolvarea ei.

Cota de piață preconizată pentru compania nou înființată va fi de aproximativ 16,75% și se apropie de cotele de piață deținute de principalii noștri concurenți.

În prezent nici una din cele trei societăți nu dispune de flota necesară pentru desfășurarea unui transport complet de centrală eoliană, astfel încât încercările fiecăreia de a prelua proiecte de transport de centrale eoliene au eșuat. Prin aceasta asociere, flotele de transport pentru centrale eoliene s-ar completa.



Bugetul de venituri și cheltuieli pentru 2011

Conducerea are în vedere minimizarea costurilor și maximizarea veniturilor societății, drept pentru care s-a realizat o previziune pentru următoarea perioadă de timp. Acest lucru permite o mai bună urmărire a principalilor indicatori de lichiditate și solvabilitate ai companiei.

Propunerile de Buget de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2011 au la baza următoarele ipoteze:

- ▶ creșterea a cifrei de afaceri cu circa 30% față de anul 2010, bazată pe realizările din a doua jumătate a anului 2010, pe istoricul societății și pe diversificarea activității, respectiv servicii de intermediere și alte servicii subcontractate (shipping, operațiuni portuare etc.);
- ▶ din cifra de afaceri estimată de 20.752.000 lei, 92,14% reprezintă venituri din transport, 6,17% venituri din intermediari și restul sunt alte venituri (chirii);
- ▶ realizarea unei marje a profitului din exploatare de aproximativ 5% și a unei marje a profitului brut de circa 0,3%, având în vedere cheltuielile financiare mari (dobânzi la credite și leasing-uri care reprezintă aproximativ 4,6% din total cheltuieli);
- ▶ cheltuielile materiale au o creștere față de anul 2010 corelată cu creșterea veniturilor. S-a luat în considerare evoluția crescătoare a prețurilor la combustibili, creșterea cheltuielilor cu reparațiile din cauza uzurii mașinilor și necesitatea aprovizionării cu anvelope de iarnă ca urmare a legislației recente care impune acest lucru pentru iarna 2011 – 2012;
- ▶ cheltuielile cu drepturile de personal sunt prevăzute la un nivel corespunzător finalului de an din 2010 și a unei diurne corelate cu kilometrii parcurși de mașini pentru realizarea cifrei de afaceri propuse;
- ▶ cheltuielile privind prestațiile externe (taxe agabaritic, taxe pod, taxe drum, escorte terți etc.) sunt prevăzute a avea o creștere corelată cu creșterea cifrei de afaceri.

Cifrele propuse pot suferi modificări în funcție de evoluția situației internaționale ca urmare a escaladării conflictelor din țările arabe, cu implicații directe și majore în primul rând asupra prețului combustibilului.

BUGET DE VENITURI ȘI CHELTUIELI		
Denumirea indicatorilor	Nr.rd.	Propuneri 2011
A	B	
1. Cifra de afaceri netă (rd. 02+03-04+05+06)	1	20.752.000
Producția vândută (ct.701+702+703+704+705+706+708)	2	20.752.000
Venituri din vânzarea mărfurilor(ct. 707)	3	0
Reduceri comerciale acordate (ct. 709)	4	
Venituri din dobânzi înregistrate de entitățile al căror obiect de activitate îl constituie leasingul (ct.766)	5	0
Venituri din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri nete (ct.7411)	6	0
2. Venituri aferente costului producției în curs de execuție (ct.711+712)		
Sold C	7	0
Sold D	8	0
3. Producția realizată de entitate pentru scopurile sale proprii și capitalizată (ct.721+ 722)	9	0
4. Alte venituri din exploatare(ct.7417+758)	10	0
VENITURI DIN EXPLOATARE – TOTAL (rd. 01+07-08+09+10)	11	20.752.000
5. a) Cheltuieli cu materiile prime și materialele consumabile (ct. 601+602-7412)	12	5.799.000
Alte cheltuieli materiale (ct.603+604+606+608)	13	29.000
b) Alte cheltuieli externe (cu energie și apă)(ct.605-7413)	14	156.000
c) Cheltuieli privind mărfurile (ct.607)	15	0
Reduceri comerciale primite (ct.609)	16	
6. Cheltuieli cu personalul (rd. 18+19), din care:	17	3.500.000
a) Salarii și indemnizații (ct.641+642-7414)	18	2.735.000
b) Cheltuieli cu asigurările și protecția socială (ct.645-7415)	19	765.000
7.a) Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale (rd. 21-22)	20	2.618.000
a.1) Cheltuieli (ct.6811+6813)	21	2.618.000
a.2) Venituri (ct.7813)	22	0
b) Ajustări de valoare privind activele circulante (rd. 24-25)	23	0
b.1) Cheltuieli (ct.654+6814)	24	0
b.2) Venituri (ct.754+7814)	25	0
8. Alte cheltuieli de exploatare (rd. 27 la 30)	26	7.634.500
8.1. Cheltuieli privind prestațiile externe (ct.611+612+613+614+621+622+623+624+625+626+627+628-7416)	27	7.490.500
8.2. Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate (ct.635)	28	144.000
8.3. Cheltuieli cu despăgubiri, donații și activele cedate (ct 652+ct.658)	29	0
Cheltuieli privind dobânzile de refinanțare înregistrate de entitățile al căror obiect de activitate îl constituie leasingul (ct.666)	30	0
Ajustări privind provizioanele (rd. 32-33)	31	0
-Cheltuieli (ct.6812)	32	0
-Venituri (ct.7812)	33	0
CHELTUIELI DE EXPLOATARE – TOTAL (rd. 12 la 15-16+17+20+23+26+31)	34	19.736.500
PROFITUL SAU PIERDEREA DIN EXPLOATARE:		0
-Profit (rd. 11-34)	35	1.015.500
-Pierdere (rd. 34-11)	36	0
9. Venituri din interese de participare (ct.7611+7613)	37	0
-din care, veniturile obținute de la entitățile afiliate	38	0
10. Venituri din alte investiții și împrumuturi care fac parte din activele imobilizate (ct.763)	39	0
-din care, veniturile obținute de la entitățile afiliate	40	0
11. Venituri din dobânzi (ct.766)	41	0
-din care, veniturile obținute de la entitățile afiliate	42	0
Alte venituri financiare (ct.762+764+765+767+768)	43	0
VENITURI FINANCIARE – TOTAL (rd. 37+39+41+43)	44	0

BUGET DE VENITURI ȘI CHELTUIELI		
Denumirea indicatorilor	Nr.rd.	Propuneri
		2011
A	B	
12. Ajustări de valoare privind imobilizările financiare și investițiile deținute ca active circulante(rd.46-47)	45	0
-Cheltuieli (ct.686)	46	0
-Venituri (ct.786)	47	0
13. Cheltuieli privind dobânzile (ct.666-7418)	48	960.000
-din care, cheltuielile în relația cu entitățile afiliate	49	0
Alte cheltuieli financiare (ct.663+664+665+667+668)	50	0
CHELTUIELI FINANCIARE – TOTAL (rd. 45+48+50)	51	960.000
PROFITUL SAU PIERDEREA FINANCIAR(Ă):		0
-Profit (rd. 44-51)	52	-960.000
-Pierdere (rd. 51-44)	53	
14. PROFITUL SAU PIERDEREA CURENT(Ă):		
-Profit (rd. 11+44-34-51)	54	55.500
-Pierdere (rd. 34+51-11-44)	55	
15. Venituri extraordinare (ct.771)	56	0
16. Cheltuieli extraordinare (ct.671)	57	0
17. PROFITUL SAU PIERDEREA DIN ACTIVITATEA EXTRAORDINARĂ:		
-Profit (rd. 56-57)	58	0
-Pierdere (rd. 57-56)	59	
VENITURI TOTALE (rd. 11+44+56)	60	20.752.000
CHELTUIELI TOTALE (rd. 34+51+57)	61	20.696.500
PROFITUL SAU PIERDEREA BRUT(Ă):		
-Profit (rd. 60-61)	62	55.500
-Pierdere (rd. 61-60)	63	
18. Impozitul pe profit (ct.691)	64	8.880
19. Alte impozite neprezentate la elementele de mai sus (ct.698)	65	0
20. PROFITUL SAU PIERDEREA NET(Ă) A EXERCITIULUI FINANCIAR:		
-Profit (rd. 62-63-64-65)	66	46.620
-Pierdere (rd. 63+64+65-62)	67	

Planul de investiții pe 2011

Societatea Transchim S.A. dispune la această dată de o flotă de camioane relativ nouă însă neadaptată cerințelor pieței transporturilor agabaritice. Având în vedere tendințele actuale ale cererii pe domeniul transporturilor agabaritice, se impune modernizarea flotei de transport agabaritic prin achiziționarea de mijloace de transport și subansamble în completarea celor existente și achiziționarea de alte trailere.

Având în vedere situația actuală a societății privind resursele financiare limitate s-a încercat colaborarea cu alte firme din domeniu în vederea satisfacerii anumitor cereri de ofertă pentru transporturi agabaritice complexe, lucru care se va concretiza în perioada imediat

următoare prin asocierea într-o companie nouă cu alți doi parteneri.

Este însă necesară completarea pe parcursul anului 2011 a parcului existent cu un număr de 3 - 4 axe pentru trailerul de mare tonaj, cu cel puțin un "proșap" pentru același trailer, aceste completări ducând la satisfacerea unei diversități mai mari de comenzi, precum și achiziționarea unui trailer de 4 axe triplu sau cvadruplu extensibil pentru transportul anumitor componente dintr-o centrală eoliană.

În acest sens necesarul de surse de finanțare pentru anul 2011 se ridică la suma de 207.000 - 300.000 EUR.

Nr. crt.	Denumire	Valoare (EUR)
1.	3 - 4 axe pentru trailerul Scheuerle	105.000 - 140.000
2.	proșap pentru trailerul Scheuerle	7.000
3.	Trailer 3 - 4 axe triplu sau cvadruplu extensibil	95.000 - 135.000

Ca surse de finanțare pentru acoperirea acestui program minim de investiții propunem următoarele variante:

- ▶ vânzarea de active din patrimoniul societății;
- ▶ disponibilități ale societății



ACȚIUNI, ACȚIONARIAT

Evoluție acțiuni

Acțiunile Transchim S.A. (simbol de tranzacționare TRAI) au înregistrat un maxim al prețului în data de 20 februarie 2008, atunci când cotația a atins 41,5 de lei/acțiune. Ulterior, cotația acțiunilor s-a încadrat într-un trend descendent. Ultima

cotație aferenta anului 2010 a acțiunilor TRAI a fost de 2.3 lei. Anul 2010 a fost unul activ din punct de vedere al volumului, tranzacționându-se peste 257.661 de acțiuni, mai mult decât în ultimii trei ani cumulati.



Evoluția prețului acțiunilor Transchim și a volumelor tranzacționate

Informații majorare de capital

În data de 23.04.2010 a fost aprobată majorarea capitalului social cu suma de 4.900.000 lei, prin emiterea a 1.960.000 acțiuni. În prima etapă, pentru fiecare acțiune deținută se puteau subscrie 2,8644 acțiuni noi la valoarea de 2,5 lei/acțiune.

În a doua etapă, Consiliul de Administrație a fost mandatat să intermedieze negocierile cu acționarii ce și-au exercitat dreptul de subscriere în prima etapă, pentru subscrierea în totalitate a acțiunilor rămase nesubscrise. Plata acțiunilor s-a

efectuat în proporție de minim 30% din valoarea nominală, atât în prima etapă cât și în a doua etapă. Acțiunile au trebuit să fie achitate integral până la 31.12.2010.

La sfârșitul ambelor etape au fost subscrise 1.683.196 acțiuni, din care 469.791 în prima etapă și 1.213.405 în a doua etapă.

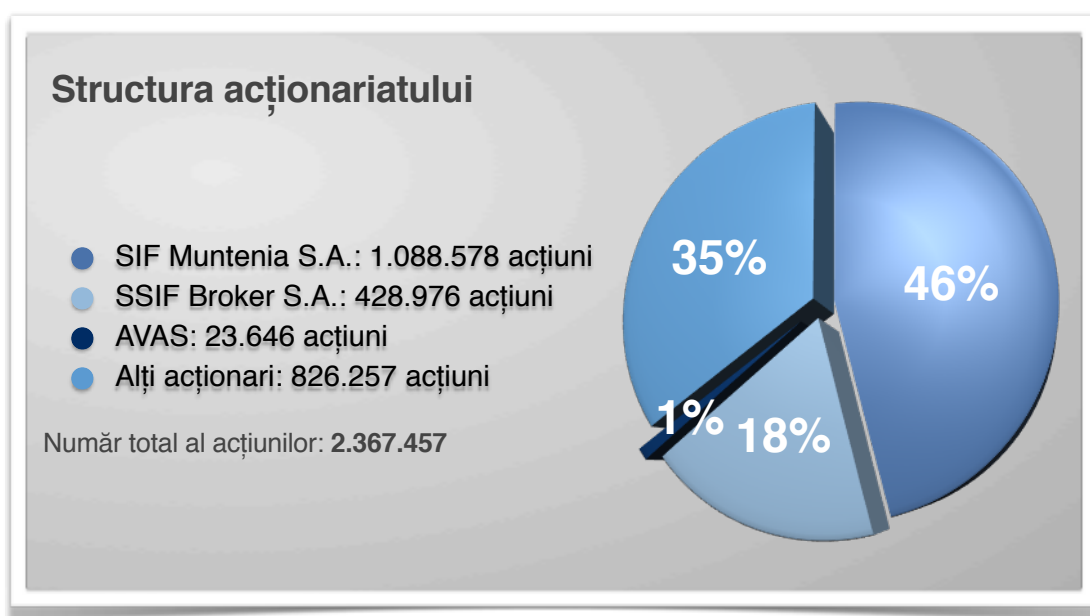
Din totalul acțiunilor subscrise 1.124.089 acțiuni au fost achitate integral iar 559.107 acțiuni au fost achitate în proporție de 30%.

La 31.12.2010 Transchim S.A. a înregistrat un capital subscris și vărsat de 5.832.062,50 lei dintr-un total subscris de 5.918.642,50 lei. Pentru diferența de 86.580 lei subscrisă de către acționari dar nevărsată până la termenul limită stipulat

în Hotărârea A.G.E.A, Consiliul de Administrație a dispus începerea formalităților de recuperare în conformitate cu Legea 31/1990 R, privind societățile comerciale.

Acționariat

În urma majorării capitalului social, acționariatul Transchim S.A. are următoarea componență (situație la 31 decembrie 2010):



EVENIMENTE IMPORTANTE APĂRUTE DUPĂ ÎNCHEIEREA EXERCITIULUI FINANCIAR

Majorarea capitalului social, somații colective

Consiliul de Administrație al Transchim S.A. întrunit în ședința în 11.01.2011 a validat lista acționarilor ce au achitat integral până în 31.12.2010 acțiunile subscrise în cadrul celor două etape ale majorării

capitalului social. De asemenea, a delegat conducerea executivă pentru a îndeplini toate formalitățile legale pentru înregistrarea noilor caracteristici privind capitalul social vărsat și publicarea hotărârilor adoptate, în vederea ridicării restricției constituite la Depozitarul Central pe conturile acționarilor ce au achitat integral acțiunile subscrise în cadrul majorării capitalului social.

Având în vedere Hotărârea A.G.E.A. din data de 23.04.2010 conform căreia termenul de achitare integrală a acțiunilor

subscrise în cadrul procesului de majorare a capitalului social a expirat la data de 31.12.2010, ținând cont de faptul că o parte din acționarii care au subscris în cadrul celor două etape ale majorării capitalului social nu și-au îndeplinit obligația de plată, Consiliul de Administrație a validat procedura în vederea finalizării majorării capitalului social. Prin urmare s-a dispus publicarea în Monitorul Oficial al României, partea a IV-a și în ziarul Bursa a două somații prin care acționarii au fost invitați să își îndeplinească obligațiile de plată a vărsămintelor neefectuate până la data limită de 31.12.2010. La data de 31.12.2010 capitalul vărsat era în valoare de 5.832.062,50 lei, iar după încheierea celor două somații colective, 12.02.2011, a însumat 5.842.311,75 lei.

Oferta publică de preluare derulată de SIF Muntenia S.A.

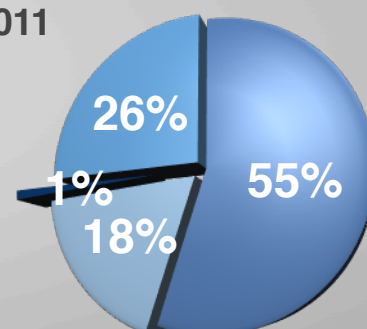
În urma majorării capitalului social, hotărâtă de Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor din 23.04.2010, SIF Muntenia S.A. a depășit pragul de 33% din drepturile de vot ale societății și, conform legislației în vigoare, a inițiat o ofertă publică de preluare obligatorie. Aceasta s-a desfășurat în

perioada 20.01.2011 - 09.02.2011. În cadrul ofertei au fost depuse 213.495 acțiuni, reprezentând 9,02% din capitalul social al societății. Astfel, în urma desfășurării ofertei publice de preluare obligatorie, structura acționariatului este următoarea:

Structura acționariatului la 16 feb. 2011

- SIF Muntenia S.A.: 1.302.073 acțiuni
- SSIF Broker S.A.: 428.976 acțiuni
- AVAS: 23.646 acțiuni
- Alți acționari: 612.762 acțiuni

Număr total al acțiunilor: 2.367.457



Demisie membru Consiliul de administrație

Subscrisa S.C. Transchim S.A. București a luat act de demisia doamnei Vasilica UTA din Consiliul de Administrație al societății începând cu data de 07.03.2011. Demisia a fost înregistrată la registratura societății sub nr. 214/07.03.2011. Consiliul de Administrație întrunit în ședința în data de 07.03.2011 a numit în calitate de

administrator provizoriu pe doamna Florica TRANDAFIR, poziție pe care o va ocupa până la ședința A.G.O.A. ce se va desfășura în data de 14/15.04.2011, când pe ordinea de zi va figura ca punct distinct alegerea unui administrator pe postul rămas vacant ca urmare a demisiei doamnei administrator Vasilica UTA.

Mirela Maxim

Președintele Consiliului de administrație
Transchim S.A.



CONTACT



București

Str. Pucheni nr. 42, sector 5, București
tel 021 425 52 68 **fax** 021 425 52 49

Adresa corespondență
 Splaiul Unirii nr. 16, bl. 7, et. 8
 sector 4, București
email comercial@transchim.ro

Ploiești

Str. Rudului nr. 262, jud. Prahova
tel 0244 519 927 0244 519 942
fax 0244 512 995
email officeploiesti@transchim.ro

Cluj-Napoca

Str. Beiușului nr. 9, jud. Cluj
tel 0264 416 174
fax 0264 432 252
email officecluj@transchim.ro

Relația cu investitorii

Splaiul Unirii nr. 16, bl. 7, et. 8
 sector 4, București
tel 021 425 52 68
fax 021 425 52 49
email office@transchim.ro

www.transchim.ro

TRANSCHEM
 HEAVY FOR YOU, CARRIED BY US

Raportul administratorilor
Transchim 2010