

**Hotarare nr. 1003/2001**

*din 04/10/2001*

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 704 din 06/11/2001

pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a sistemului feroviar  
din Romania in perioada 2001-2010

In temeiul prevederilor art. 107 din Constitutia Romaniei si ale art. 7 alin. (2) lit. b) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe caile ferate romane si reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane, aprobata cu modificari prin Legea nr. 89/1999, cu modificarile si completarile ulterioare,

Guvernul Romaniei adopta prezenta hotarare.

Articol unic. - Se aproba Strategia de dezvoltare a sistemului feroviar din Romania in perioada 2001-2010, prevazuta in anexa care face parte integranta din prezenta hotarare.

PRIM-MINISTRU  
ADRIAN NASTASE

Contrasemneaza :

-----  
Ministrul lucrarilor publice, transporturilor si locuintei,  
Miron Tudor Mitrea  
Ministrul finantelor publice,  
Mihai Nicolae Tanasescu

Bucuresti, 4 octombrie 2001.  
Nr. 1.003.

ANEXĂ \*)

STRATEGIA SISTEMULUI FEROVIIAR 2001-2010

\*) Anexa este reprodusa in facsimil.

Prezentare generala

La finele anului 1998, prin reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane s-a creat cadrul juridic necesar separarii institutiionale a activitatii de exploatare si intretinere a infrastructurii feroviare de activitatea de operare a serviciilor de transport feroviar.

Aceasta reorganizare a fost efectuata in spiritul directivelor Uniunii Europene in domeniul feroviar, respectand totodata criteriile economiei de piata, avand in principal urmatoarele scopuri:

- separarea activitatilor de exploatare si intretinere a infrastructurii feroviare publice de activitatile de operare a serviciilor de transport feroviar;
- accesul echitabil si nediscriminatoriu al operatorilor de transport feroviar pe infrastructura feroviara;
- liberalizarea tarifelor la transportul feroviar de marfa;
- crearea conditiilor pentru accesul capitalului privat in transportul feroviar;
- pregatirea sistemului romanesc de transport feroviar in vederea participarii la piata transporturilor europene, dupa liberalizarea acesteia.

In urma acestei reorganizari s-au creat cinci entitati administrative:

- Compania Nationala de Cai Ferate-CFR SA care administreaza si asigura functionarea infrastructurii feroviare publice si private,
- Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori - CFR Calatori SA ca operator national de transport de calatori,
- Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa-CFR Marfa SA ca operator national de transport de marfa,
- Societatea de Servicii de Management Feroviar-SMF SA, care asigura servicii specializate financiar contabile si juridice pentru celelalte entitati desprinse din structura SNCFR
- Societatea de Administrare Active Feroviare - SAAF SA care asigura activitatea de valorificare a surplusului de active feroviare rezultate in urma reorganizarii.

Dezvoltarea transportului feroviar in toate tarile dezvoltate, este motivata de avantajele de necontestat ale acestui sistem si anume:

- eficienta energetica: consumul de energie pe unitatea de transport este de 6 ori mai mic decat la sistemul auto si de 3 ori mai mic decat la cel naval;

- poluarea mediului: volumul poluantilor emanati in atmosfera pe unitatea transportata este numai 1/10 fata de celelalte mijloace de transport;
- utilizarea terenului: terenul ocupat de o cale ferata ocupa numai 60% fata de cel necesar unui drum rutier cu aceeasi capacitate de circulatie;
- implicare sociala: acoperire nationala prin infrastructura proprie de transport, ceea ce creeaza posibilitatea deplasarii cetatenilor Romaniei in orice localitate din tara, conform programului dorit, pe baza unui grafic orar prestabilit si cunoscut de populatie prin mersul de tren;
- numarul accidentelor soldate cu morti si raniti este cel mai mic dintre toate modurile de transport.

Obiectivul final al strategiilor de dezvoltare ale actualelor structuri organizatorice existente in sistemul feroviar este functionarea transportului pe calea ferata din Romania pe principii de rentabilitate in toate sectoarele lui de activitate.

Infrastructura feroviara trebuie modernizata intr-o maniera nediscriminatorie fata de cea rutiera sau aeriana, astfel incat Romania sa se poata integra in reseaua pan europeana de transport feroviar.

Parcul de material rulant motor si remorcat atat pentru transportul de calatori cat si pentru cel de marfa trebuie modernizat si innoit astfel incat sa permita societatilor comerciale feroviare sa devina operatori europeni competitivi in perspectiva liberalizarii obligatorii a pietei europene de transport feroviar, oferind servicii la un nivel calitativ care sa satisfaca asteptarile clientilor.

Pentru detalierea programelor si strategiilor activitatii feroviare, prezentam in continuare pe principalele sectoare de activitate, situatia actuala a acestora si programele si strategiile sectoriale.

## STRATEGIA de dezvoltare a infrastructurii feroviare din Romania in perioada 2001-2010

### 1. Prezentare generala a infrastructurii

Gestiunea infrastructurii feroviare din Romania este realizata de Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA, care a fost infiintata la 1 octombrie 1998, in baza Hotararii de Guvern nr. 581/1998, prin reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane.

Compania Nationala de Cai Ferate are, in principal, ca obiect de activitate:

- gestionarea infrastructurii feroviare si punerea acesteia la dispozitia operatorilor de transport feroviar, in conditiile legii;
- dezvoltarea si modernizarea infrastructurii feroviare din Romania in concordanta cu standardele europene, in scopul asigurarii compatibilitatii si interoperabilitatii cu sistemul de transport feroviar european;
- organizarea, planificarea, coordonarea si controlul activitatilor de administrare, exploatare, intretinere si reparare a infrastructurii feroviare;
- desfasurarea activitatilor industriale si de servicii conexe pentru asigurarea functionarii infrastructurii feroviare;
- gestionarea patrimoniului auxiliar feroviar.

Compania Nationala de Cai Ferate:

are in administrare infrastructura feroviara publica, proprietate a statului, precum si bunurile rezultate din investitii, dezvoltari si/sau modernizari ale acesteia;

detine in proprietate privata elemente de infrastructura feroviara, altele decat cele care constituie infrastructura feroviara publica, cladiri, terenuri, unitati de productie etc.

Principalele elemente ale infrastructurii feroviare sunt:

- 22.247 km linii desfasurate de cale ferata;
- 4.236 poduri;
- 14.531 podete;
- 211 tuneluri;
- 530 masini grele de cale;
- 2.332 locomotive si vagoane;
- 1.051 statii si halte de cale ferata;
- 24.247 schimbatoare de cale simple (macazuri);
- 4.761 km linii echipate cu bloc de linie automat;
- 21 triaje de retea;
- 1.095 instalatii automate la treceri la nivel;
- 7.735 km de cale ferata echipati cu autostop
- 5.902 km linii electrice de medie si joasa tensiune;
- 10.600 km linii electrice de contact;
- 77 substatii de tractiune electrica;
- 140 centrale telefonice automate;
- 16.552 km trasee telefonice si telegrafice;
- 4.100 km trasee transmisiuni de date cu fibra optica;
- 3.109 cladiri.

Transportul feroviar este un proces in permanenta dezvoltare, in primul rand datorita avantajelor tehnico-economice pe care le ofera. Activitatea de transport feroviar este organizata in retea continua, raspandita geografic pe tot teritoriul tarii. Reseaua feroviara asigura legatura cu toate retelele feroviare ale tarilor vecine si, mai departe, cu retelele feroviare ale celorlalte tari din Europa si din Asia.

Din punct de vedere istoric, CFR a fost cel mai mare ofertant de servicii de transport din Romania.

Prin lungimea desfasurata a liniilor, de 22.247 km, Compania Nationala de Cai Ferate este, ca marime, a saptea in Europa, dupa cele din Germania, Franta, Italia, Spania, Polonia si Ucraina.

Reteaua feroviara este armonios repartizata pe teritoriul tarii avand o dispunere circulara pe doua inele, aproape concentrice, strabatute de 8 magistrale radiale care pornesc din capitala tarii, restul fiind linii principale sau secundare.

Datele statistice din prezent referitoare la structura si volumul de transport arata o orientare accentuata spre transportul rutier in defavoarea celui feroviar, desi sistemul feroviar are un randament energetic mult mai ridicat fata de cel rutier, gradul de poluare in transportul feroviar fiind de 10 ori mai mic decat cel din transportul rutier, iar siguranta circulatiei in transportul feroviar de 2.900 de ori mai buna decat cea din transportul rutier.

## 2. Cadrul organizatoric existent

Activitatea celor 47.560 de angajati ai Companiei Nationale de Cai Ferate este organizata in prezent astfel:

- o structura centrala, cu directii de specialitate;
- 8 regionale de cale ferata, structurate pe criterii teritoriale, ce au in componenta:
  - 57 sectii de intretinere a liniilor (L);
  - 8 sectii de intretinere mecanizata a caii (SIMC);
  - 2 sectii de reparatii utilaje cale (SRCUC);
  - 27 sectii de centralizare si telecomanda (CT);
  - 8 zone de electrificare.
- 4 sectii de productie industrială (SPIACT);
- o agentie de telecomunicatii feroviare cu 8 zone;
- o unitate de sudura a liniilor (SUDAREC) cu 3 sectii;
- un centru de informatica cu 8 oficii de calcul;
- o sucursala de patrimoniu cu 8 subunitati exterioare;
- o tipografie (Filaret);
- o editura feroviara.

## 3. Starea infrastructurii

Starea tehnica a infrastructurii caii ferate a inregistrat o degradare continua in ultimii ani, datorita neexecutarii la timp a lucrarilor necesare, ca urmare a insuficientei transferurilor bugetare si imposibilitatii acoperirii necesarului de fonduri din surse proprii.

### 3.1. Linii si lucrari de arta

An de an, numarul kilometrului scadenti la reparatie capitala a crescut, ajungand la 01.01.2001 la 4.060 km, reprezentand circa 30% din lungimea de exploatare de 13.628 km. Principala cauza a restantelor la reparatia capitala a liniilor si lucrarilor de arta o reprezinta neasigurarea resurselor financiare de la bugetul de stat la nivelul necesar. O cauza importanta a degradarii caii o reprezinta reducerea personalului din ramura liniei, ceea a condus la imposibilitatea efectuarii la nivelul necesarului, in special a lucrarilor de intretinere punctuale. Un fenomen existent de mai multi ani il constituie tendinta puternica de migrare a personalului infrastructurii in sectoare de activitate cu posibilitati de castiguri mai mari si cu conditii de munca mult mai putin vitrege.

Evolutia scadentelor la reparatia capitala a liniilor curente ale retelei, comparativ cu dinamica realizarii refactiilor de linii in perioada 1989-2001 este prezentata in graficul alaturat.

## LINIILOR CURENTE ALE RETELEI C.F.R. SCADENTE LA R.K. COMPARATIV CU DINAMICA REFACTIILOR IN PERIOADA 1989-2000

Restante importante se inregistreaza si la lucrarile de reparatii ale lucrarilor de arta si terasamente, pe reseaua feroviara existand in evidenta un numar de 18.739 poduri si podete, 179 tunele si 11.473 km terasamente si lucrari de aparare, consolidare, drenare si protectie aferente acestora.

Din numarul total de poduri si podete aflate in evidenta 2.700 au durata de viata expirata, 615 necesita urgent inlocuire, iar 10.403 sunt scadente la reparatie capitala.

O alta problema legata de siguranta circulatiei o constituie starea tehnica a terasamentelor, edificator in acest sens fiind numarul in continua crestere al zonelor cu probleme de stabilitate si al punctelor periculoase.

## PUNCTELOR PERICULOASE IN PERIOADA 1992-2001

Evolutia punctelor periculoase in perioada 1992-2001 se prezinta in graficul de mai sus.

Pentru micșorarea vitezei de degradare a caii si pentru mentinerea starii caii la parametrii normali pentru siguranta circulatiei s-a suplinit neexecutarea lucrarilor de reparatii capitale a liniilor prin executarea de lucrari de reparatii periodice (reparatie periodica cu masini grele de cale cu ciuruirea integrala a prisme de piatra sparta) cat si prin sporirea numarului de kilometri pe care s-au efectuat buraje de intretinere. Realizarile nu pot fi la nivelul necesarului datorita starii tehnice a parcului de masini grele de cale si imposibilitatii asigurarii la timp a fondurilor necesare pentru reparatii. Parcul de masini grele de cale este in proportie de 80% de productie interna, masinile avand durata normala de viata depasita.

## INLOCUIRII APARATELOR DE CALE IN PERIOADA 1994-2000

O alta problema deosebita o reprezinta lipsa mijloacelor financiare pentru asigurarea unui ritm normal de inlocuire a aparatelor de cale uzate la limita. In ultimii ani numarul aparatelor de cale care au fost inlocuite a scazut, evolutia inlocuirilor fiind prezentata in graficul de mai sus.

Acumularea an de an a scadentelor la RK linii, lucrari de arta si terasamente, nerealizarea programelor de reparatie periodica si, in general, neasigurarea bazei materiale necesare au determinat degradarea continua a geometriei caii si a elementelor componente ale suprastructurii si infrastructurii caii fapt care a condus la necesitatea introducerii unor restrictii de viteza, fara acoperire in timpii de mers, in anul 2000 fiind inregistrate 245 de cazuri pe o lungime de peste 600 km.

#### RESTRICTIILOR DE VITEZA IN PERIOADA 1991-2001

Evolutia numarului acestora este prezentata in graficul de mai sus.

La inceputul anului 2001 existau pe teren 186 restrictii de viteza fara acoperire in timpii de mers, cu o lungime de 624 km. Proportia, pe cauze, a restrictiilor de viteza, este ilustrata in figura alaturata.

#### RESTRICTIILOR DE VITEZA

In acest context, datorita degradarii avansate a starii caii, lucrarilor de arta si terasamentelor a fost necesara inchiderea unor linii, astfel ca la finele anului 2000 se inregistrau 24 sectii de circulatie inchise cu o lungime totala de 208,321 km.

##### 3.2. Instalatii de siguranta circulatiei

O situatie similara se inregistreaza si la instalatiile de siguranta circulatiei: de semnalizare, centralizare si bloc de linie automat.

Situatia sintetica, pe tipuri de instalatii, se prezinta astfel:

- instalatii de centralizare electrodinamica (CED): 652 de statii cu 18.444 de macazuri, din care 550 de statii cu 15.559 macazuri sunt scadente la RK;
- instalatii de centralizare electromecanica (CEM): toate cele 71 de statii scadente la RK;
- instalatii mecanice (SBW): toate cele 212 cazuri scadente la RK.

#### STATIILOR CED, CEM, SBW SCADENTE LA RK

Situatia numarului statiilor, cu instalatiile scadente la RK este prezentata in graficul de mai sus.

Situatia numarului macazurilor din instalatiile scadente la RK este prezentata in graficul urmator.

#### MACAZURILOR CED, CEM, SBW SCADENTE LA RK

De asemenea, au durata normala de functionare depasita:

- 23.338 km cabluri electrice de alimentare si semnalizare in statii;
- 219 instalatii de bariera automata;
- la instalatiile de bloc de linie automat: din totalul de 2.812 km de linie dubla, sunt scadente la RK 2.700 de km, insumand 10.800 km de cabluri electrice de alimentare si semnalizare, iar pentru linie simpla, din 1.950 de km sunt scadente la RK 1.600 km, insumand 4.800 km de cabluri electrice de alimentare si semnalizare;
- la instalatia de autostop, din 9.700 km de cablu sunt scadente la RK 9.678 km.

##### 3.3. Instalatii de electrificare

La instalatiile de electrificare situatia se prezinta astfel:

- la firul de contact: din 10.600 km desfasurati, scadenta la RK este de 7.000 km;
  - linii electrice de alimentare de joasa tensiune: 1.726 km, din care toate (100%) sunt scadente la RK;
  - linii electrice alimentare de medie tensiune: 397 km, din care 100% sunt scadente la RK;
  - linii electrice alimentare de inalta tensiune: 36,4 km, din care 100% sunt scadente la RK.
- Situatia liniei de contact si a liniilor electrice scadente la RK este prezentata in graficul de mai jos.

#### LINIEI DE CONTACT SI A LINIILOR ELECTRICE DE ALIMENTARE SCADENTE LA RK

La echipamentele de forta situatia este urmatoarea:

- din 77 substatii de tractiune electrica, sunt scadente la RK 66 de substatii;
- cele 671 grupuri electrogene in statii sunt toate scadente la RK.

Mijloacele de interventie se afla in urmatoarea situatie:

- drezinele pantograf: 80, din care sunt scadente la RK 30 de drezine;
- macaralele EDK: 18, din care scadente la RK 13 macarale.

In graficul de mai sus se prezinta situatia mijloacelor de interventie scadente la RK.

In graficul urmator se prezinta situatia instalatiilor de electrificare scadente la RK.

## ELECTRIFICARE SCADENTE LA RK

### MIJLOACELOR DE INTERVENTIE SCADENTE LA RK

#### CABLURILOR ELECTRICE DE ALIMENTARE SI SEMNALIZARE SCADENTE LA RK

##### 3.4. Starea instalatiilor de telecomunicatii

Starea tehnica a suportului de transmisie (linii aeriene si cabluri) este necorespunzatoare, 2.500 km linie aeriana de telecomunicatii este scadenta la RK, iar starea retelei de cabluri urbane si interurbane se mentine cu greu la limita inferioara a parametrilor de exploatare.

Echipamentele de transmisie multiplex, de tip analogic, pe langa faptul ca sunt uzate moral, nu au capacitatea de transmisie necesara si sunt scoase din fabricatie, ca tip de echipament, pe plan mondial.

Telefonia automata foloseste cel mai vechi tip de centrala automata (pas cu pas), a carei fabricatie a incetat pe plan mondial in anul 1970. Toate centralele automate ale caii ferate sunt la limita uzurii fizice, existand permanent pericolul caderii retelei de telefonie automata.

##### 3.5. Concluzii asupra starii infrastructurii

Situatia dificila in care se gaseste infrastructura feroviara din Romania, prezentata in capitolele anterioare, se datoreaza asa cum s-a mentionat, in principal neasigurarii unei finantari adecvate si imposibilitatii acoperirii necesarului de fonduri din surse proprii.

Ca urmare a finantarii insuficiente de la bugetul de stat pentru realizarea lucrarilor de reparatii capitale a infrastructurii feroviare publice, volumul necesar anual al cheltuielilor pentru lucrari de intretinere (a caror sursa de acoperire o reprezinta in principal tariful de utilizare a infrastructurii achitat de operatorii feroviari) este in continua crestere, fiind determinat de accentuarea degradarii infrastructurii si necesitatea mentinerii parametrilor minimali de exploatare si siguranta.

##### 4. Finantarea infrastructurii

Conform legii, veniturile companiei care gestioneaza infrastructura feroviara CFR-SA, au urmatoarele surse:

1. Veniturile provenite din tariful de utilizare a infrastructurii, pe care le platesc operatorii feroviari pentru accesul pe infrastructura feroviara publica.

2. Venituri obtinute din chirii sau alte taxe pentru diverse servicii efectuate catre operatorii feroviari sau alti agenti economici, in afara celor care intra in tariful de utilizare a infrastructurii.

3. Alte venituri obtinute din valorificari de bunuri, produse reziduale, etc.

4. Sumele alocate de la bugetul de stat, inclusiv cele aferente creditelor garantate de stat si rambursate de la bugetul de stat.

Utilizarea acestor venituri se face dupa cum urmeaza:

- tariful de utilizare a infrastructurii se foloseste pentru acoperirea cheltuielilor de functionare, intretinere si reparatii curente a infrastructurii feroviare publice;

- veniturile din chirii sau alte taxe se utilizeaza pentru acoperirea cheltuielilor de functionare, intretinere si reparatii curente, modernizare, dezvoltare, reparatii capitale, ale infrastructurii feroviare private;

- veniturile obtinute din valorificari de bunuri sau produse reziduale se utilizeaza pentru acoperirea cheltuielilor de intretinere pentru infrastructura feroviara publica sau privata, functie de sectorul din care provin;

- sumele alocate de la bugetul de stat pentru infrastructura publica se utilizeaza pentru acoperirea cheltuielilor de reparatii capitale, investitii, modernizari, dezvoltari, lucrari generate de calamitati naturale sau dezastre, investitii pentru realizarea proiectelor de importanta nationala care asigura integrarea Romaniei in sistemul de transport european.

##### 5. Situata economica

De la infiintare si pana in prezent CNCFR-SA a avut o activitate profitabila concretizata in inregistrarea de profit an de an, in conditiile asigurarii sigurantei circulatiei, prin maximizarea veniturilor si diminuarea la minimum a cheltuielilor.

Bugetul de venituri si cheltuieli din anul 2000 a avut alocatii din bugetul de stat urmatoarele:

- 931,800 mld. lei, transfer pentru reparatii capitale la infrastructura feroviara publica;

- 166,555 mld. lei, transfer fond IFI (componenta locala a imprumuturilor BIRD, BEI);

- 76,772 mld. lei, subventie pentru investitii;

- 68,307 mld. lei, alocatii pentru plata dobanzilor si comisioanelor la creditele externe contractate.

##### 5.1. Structura veniturilor

Veniturile totale inregistrate din balanta de venituri si cheltuieli a CFR-SA pe anul 2000 sunt urmatoarele:

mil. lei

Explicatii	2000	
TOTAL VENITURI, din care:	7,259,342	
1. Venituri din exploatare, din care:	7,049,308	
a) Venituri din activitatea de baza (TUI)	5,028,140	
din care:		

marfa	2,763,170
calatori lung parcurs	1,070,914
calatori scurt parcurs	1,148,867
alti	189
Imbunatatire conditii de munca (marfa)	45,000
b) Venituri din alte activitati	1,383,168
c) Venituri din surse bugetare, din care:	638,000
- transferuri infrastructura	638,000
2. Venituri financiare	18,827
3. Venituri exceptionale	191,207

RAMURILOR LA FORMAREA VENITURILOR  
si  
REALIZAREA IN PROCENTE A VENITURILOR PE SURSE PE ANUL 2000

Dupa cum se observa, ponderea cea mai mare a veniturilor provine din tariful de utilizare a infrastructurii feroviare, care exprima in mod sintetic gradul de ocupare a capacitatii infrastructurii feroviare de catre operatorii feroviari autorizati sa efectueze transport de marfa si calatori.

Remarcam din analiza structurii veniturilor ca CFR-SA ar trebui sa aiba o lichiditate buna, care sa asigure plata tuturor obligatiilor la termen, dar acumularea luna de luna de creante din partea operatorilor de transport marfa si calatori creeaza dificultati foarte mari fata de bugetul statului, bugetul asigurarilor sociale, alte fonduri si fata de furnizori.

5.2. Structura cheltuielilor

Structura cheltuielilor realizate de CNCFR-SA in anul 2000 este urmatoarea:

mil. lei

Explicatii	2000	%
CHELTUIELI TOTALE	7.251.720	100,0
1. Cheltuieli din exploatare, din care:	7.165.713	98,8
- cheltuieli materiale	1.729.019	23,8
- materii prime materiale	780.657	10,8
- combustibili	101.966	1,4
- energie si apa	846.396	11,7
- cheltuieli servicii terti, din care:	2.236.189	31
- RK public	652.642	9,0
- RK privat	149.971	2,1
- munca vie	3.069.659	42,3
- amortizare	126.224	1,7
- alte cheltuieli	4.622	0,1
2. Cheltuieli financiare	74.510	1,0

3. Cheltuieli exceptionale	11.497	0,2	
+-----+-----+-----+-----+			

RAMURILOR LA FORMAREA CHELTUIELILOR  
si  
REALIZAREA IN PROCENTE A CHELTUIELILOR PE ELEMENTE DE CHELTUIELI  
PE ANUL 2000

Ponderea elementelor de cheltuieli in total cheltuieli este prezentata in graficele de mai sus.

5.3. Situatia datoriilor si creantelor

Datoriile totale ale CFR-SA la 31.12.2000 sunt 1.197.490 mil. lei, pe urmatoarea componenta:

bugetul de stat	188.369 mil. lei,
din care:	
impozit asupra salariilor	17.272 mil. lei
TVA (ct. 4423)	171.097 mil. lei
bugetul asigurarilor sociale	618.504 mil. lei
fondurilor speciale	233.416 mil. lei
Furnizori	157.201 mil. lei

Creantele companiei sunt generate de neincasarea tarifului de utilizare a infrastructurii de la operatorii feroviari de marfa si calatori astfel:

SNTFM Marfa	793.335 mil. lei
SNTFC Calatori Lung Parcurs	228.827 mil. lei
SNTFC Calatori Scurt Parcurs	192.950 mil. lei
TOTAL	1.205.112 mil. lei

Achitarea in termen a datoriilor catre bugetul de stat, bugetul asigurarilor sociale, fonduri speciale si furnizori, este conditionata de incasarea ritmica a tarifului de utilizare a infrastructurii de la operatorii feroviari, precum si a celorlalte venituri realizate din activitatile companiei.

Avand in vedere nivelul veniturilor care se realizeaza, iar principala sursa a acestora o constituie tariful de utilizare a infrastructurii feroviare, se impune ca toate cheltuielile facute sa fie foarte bine dimensionate si gestionate.

In cursul executiei anului bugetar, cheltuielile companiei cresc insa cu indici superiori celor ai inflatiei prognozate, in special la furnizorii de materii prime si materiale, energie, combustibili etc., motiv pentru care ar trebui sa creasca cel putin trimestrial cu indicele de inflatie si tariful de utilizare a infrastructurii perceput de la operatorii de marfa si calatori sau cel putin cu nivelul indicelui de crestere al tarifului acestora in nivelul prestatilor.

Datorita faptului ca acest tarif nu are un curs ascendent pe principiile aratate mai sus, compania este nevoita pe parcursul anului sa-si reduca nivelul volumului lucrarilor pentru a-si asigura echilibrul economic.

Datorita faptului ca profitul realizat de companie in ultimii trei ani este foarte mic, nu a fost posibila constituirea de surse proprii de investitii, singura sursa in acest caz fiind amortizarea, care reprezinta circa 110 mld. lei anual.

Pe de alta parte alocatia bugetara pentru reparatii capitale la infrastructura publica a cunoscut in ultimii ani o evolutie descrescatoare ingrijoratoare (conform datelor din tabelul urmatoar).

Anul	1997	1998	1999	2000
RK Mii USD	95,842	73,898	32,413	29,410

Evolutia volumului de fonduri alocate infrastructurii feroviare de la bugetul de stat si a celor care provin din tariful de utilizare a infrastructurii, evaluat in USD, se prezinta in figura de mai sus.

Se observa faptul ca daca pana in anul 1995 fondurile totale asigurate erau comparabile cu cele necesare pentru buna functionare a infrastructurii, fonduri aproximativ constante, incepand cu anul 1998 totalul fondurilor asigurate devine insuficient fata de necesar, consecinta fiind degradarea continua a starii infrastructurii.

6. Programul de dezvoltare pentru anii 2001-2010

6.1. Programul de intretinere a liniilor si lucrarilor de arta

Pe termen scurt si mediu, masurile in domeniul intretinerii liniilor si lucrarilor de arta vizeaza, pe langa alte obiective, minimizarea lungimii de retea cu restrictii de viteza, respectiv, reducerea vitezei de degradare a infra si suprastructurii prin mutarea accentului pe actiuni preventive.

Pentru indeplinirea obiectivelor activitatii de intretinere s-au evaluat urmatoarele fonduri anuale necesare pentru asigurarea bazei materiale:

intretinere linii	3.344,487 mld. lei
intretinere terasamente si lucrari de arta	319,723 mld. lei

intretinere utilaje de cale si material rulant 446,509 mld. lei

Aceste fonduri, de 4.110,719 miliarde lei au fost calculate pe baza preturilor materialelor din luna noiembrie 2000 si reprezinta 161.000.000 USD/an. Daca actiunile asupra caii, adica vitezele de circulatie si traficul de marfa si calatori, se mentin la nivelul celor din 2000, fondurile exprimate in USD se pot considera constante anual in perioada 2001-2010.

#### 6.2. Programul de intretinere a instalatiilor SCB si de electrificare

Programele de intretinere in perioada 2001-2010 vizeaza in primul rand stoparea degradarii instalatiilor de semnalizare si electrificare, mentinerea acestor instalatii in parametri tehnici precum si refacerea stocurilor minime de piese si materiale pentru interventii, care au fost drastic diminuate in urma actiunilor de vandalism inregistrate in perioada 1990-2000.

Prioritar in programele de intretinere pentru instalatiile de semnalizare si electrificare va fi executarea reparatiilor curente la nivelul prevazut in instructii la un nivel valoric, exprimat in preturi an 2000 la cca. 267 mld. lei.

La instalatiile de semnalizare programul de intretinere va urmari:

- inlocuirea celor 2300 electromecanisme de tip EM-4 cu electromecanisme de macaz de tip EM-5R, rata inlocuirii situandu-se la circa 230 electromecanisme de macaz, actiune care, materializata in bani, ar insemna un efort de circa 720.000 EURO;
- inlocuirea si repararea bateriilor stationare de acumulare care au durata de exploatare depasita sau nu mai indeplinesc conditiile tehnice minime cu baterii stationare fara intretinere;
- repararea si inlocuirea cablurilor electrice de alimentare si semnalizare cu rezistenta de izolatie sub normele instructiionale;
- repararea si inlocuirea stocurilor de inductori de autostop, intr-un ritm de cca. 500 de inductori pe an, care ar insemna un efort financiar de 4 mld. lei;

La instalatiile de electrificare, programul de intretinere vizeaza urmatoarele obiective:

- intretinerea liniei de contact si a transformatoarelor de putere de 16 MVA;
- intretinerea si repararea echipamentelor din substatiile de tractiune electrica;
- intretinerea si repararea instalatiilor de telemecanizare, cu inlocuirea si adaptarea unor module de comanda si control performante;
- intretinerea si repararea grupurilor electrogene din statiile de cale ferata.

Efortul financiar pentru aceste lucrari, exprimat in costuri la nivelul anului 2000, ar fi de 170 mld. lei.

In concluzie, programul de intretinere a instalatiilor de semnalizare si electrificare in perioada 2001-2010 care vizeaza mentinerea in functie a actualelor instalatii are nevoie de fonduri anuale de circa 1.400 mld. lei, suma fiind exprimata in costuri la nivelul anului 2000.

#### 6.3. Programul de reparatii capitale si modernizare

Tinand cont de starea actuala a infrastructurii feroviare, in scopul crearii premizelor ca incepand cu acest an sa se treaca la reducerea treptata a numarului elementelor infrastructurii scadente la RK se impune ca valoarea transferului bugetar alocat companiei pentru infrastructura feroviara publica, conform instructiunilor si normativelor in vigoare, sa se situeze la nivelul sumei de 3.700 miliarde lei in anul 2001, suma ce ar urma sa creasca treptat, anual, ajungand pana la 5.400 miliarde lei in anul 2010. Prognozele anuale, pe grupe de lucrari, sunt prezentate in Anexa 1. Fondurile minime necesare, cu limitarea numarului de kilometri la care se fac lucrari RK la 300 km/an, sunt situate la valoarea de 2.721 miliarde lei in anul 2001, suma ce ar urma sa creasca treptat, anual, ajungand pana la 3.699 miliarde lei in anul 2010. Prognozele anuale, pe grupe de lucrari, sunt prezentate in Anexa 2, iar in graficul de mai jos se prezinta desfasurarea pe ani a fondurilor.

Anul	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fonduri minime	2721	3229	3336	3529	3579	3699	3699	3699	3699	3699
Fonduri necesare	3700	4400	4700	5000	5100	5400	5400	5400	5400	5400

In paralel, infrastructura feroviara privata impune adoptarea unui program coerent de reparatii capitale sustinut din surse proprii de venituri, astfel incat in urmatoorii 10 ani sa poata fi recuperate restantele acumulate in ultimii 15 ani si sa se poata reveni la ritmuri medii de executie, incepand cu anul 2011, in functie de elementele care vor deveni anual scadente la RK (Anexa 3).

Dupa anul 1989 nu au mai inceput obiective mari de investitii sau de modernizare in domeniul public al infrastructurii feroviare; marea majoritate a investitiilor feroviare sunt incepute inainte de 1990 si sunt sistate din lipsa fondurilor bugetare.

Principalele actiuni de modernizare si reabilitare a infrastructurii feroviare pentru care s-au contractat credite externe, care sunt in derulare si pentru care mai sunt necesare angajari suplimentare de noi credite sunt prezentate in Anexa 4.

Distributia fondurilor asigurate si necesare sunt prezentate in graficul alaturat.

#### 6.4. Principalele programe de modernizare ale caii ferate

La nivelul Comunitatii Europene s-a impus problema reabilitarii transportului feroviar, a cresterii increderii in acest mod de transport si deci a extinderii sale. Mai mult decat atat, trecerea treptata la o uniune general-europeana cu o circulatie absolut libera peste granitele geografice, a impus revederea principiilor de circulatie pe calea ferata la nivelul intregii Europe. In acest scop este in curs de desfasurare cel mai ambitios program de armonizare tehnica si legislativa in domeniul transportului



feroviar, menit sa asigure interoperabilitatea la nivel european. Interoperabilitatea reprezinta capacitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteza de a permite circulatia neintrerupta in conditii de siguranta a trenurilor prin realizarea unui spatiu fara frontiere interioare.

In conformitate cu Directiva 440/1991 a Consiliului Comunitatii Europene, Cailor Ferate Romane le revine rolul de a integra infrastructura feroviara nationala in parametrii tehnici europeni.

Pentru modernizarea retelei proprii in conformitate cu exigentele europene Romania a semnat mai multe acorduri internationale privind transporturile feroviare si participa la o serie de proiecte internationale in domeniu:

- Acordul european pentru marile linii internationale de cale ferata (AGC);
- Acordul european privind marile linii de transport international combinat si instalatii conexe (AGTC)

Reteaua feroviara publica a CFR asigura legatura cu toate retelele feroviare ale tarilor vecine si, mai departe, cu retelele feroviare ale celorlalte tari din Europa si din Asia. Lungimea desfasurata a liniilor este 22.247 km, lungimea retelei de cai ferate din Romania fiind a saptea ca marime in Europa, dupa Germania, Franta, Italia, Spania, Polonia si Ucraina. Reteaua feroviara este armonios repartizata pe teritoriul tarii avand o dispunere circulara pe doua inele, aproape concentrice, strabatute de 8 magistrale radiale care pornesc din capitala tarii.

Romania, prin asezarea sa geografica, reprezinta o zona de intersectie a magistrelor internationale de transport pe calea ferata, care leaga atat nordul de sudul Europei, cat si vestul de estul acesteia. La Conferinta Pan-Europeana a Transporturilor de la Creta din 1994 s-au stabilit si la Conferinta de la Helsinki din 1998 s-au reconfirmat coridoarele pan-europene de transport, iar teritoriul Romaniei este strabatut de trei dintre coridoare si anume:

Anul	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fonduri asigurate	214,5	238	345	0	0	0	0	0	0	0
Fonduri neasigurate	232,8	370,7	597	923	1031	971	642	438	366	436

- IV Berlin/Nurnberg-Praga-Budapesta-Constanta/Salonic/Istanbul;
- VII Dunarea;
- IX Helsinki-St. Petersburg-Moscova/Pskov-Kiev-Liubashevskia-Chisinau- Bucuresti-Dimitrovgrad-Alexandropolis.

Coridoarele IV si IX sunt multimodale, avand componente rutiere si feroviare, incluzand porturi fluviale si maritime ca noduri si centre de colectare si distributie intre modulele de transport.

Importanta coridoarelor IV si IX in structura traficului derulat pe reseaua CFR si necesitatea reabilitarii lor rezida din faptul ca, in total, pe circa o cincime din lungimea totala a retelei se deruleaza aproape o jumatate din traficul total.

In domeniul instalatiilor de semnalizare politica de dezvoltare s-a orientat inca din anul 1992 catre inlocuirea actualelor instalatii de semnalizare cu relee cu instalatii de semnalizare electronice bazate pe folosirea tehnicii de calcul.

In continuare, CFR SA va opta pentru modernizarea instalatiilor de centralizare electrodinamice cu relee din statiile mari de cale ferata prin inlocuirea cu instalatii CE (centralizare electronica), cu precadere cele aflate pe Coridorul IV, prin atragerea de fonduri externe. Se au in vedere pentru urmatoarea etapa 2002-2004 inlocuirea instalatiilor de centralizare electrodinamica din statiile Constanta, Deva, Simeria, Curtici si altele.

Pentru instalatiile de centralizare cu relee din statiile cu mai putin de 30 de macazuri, strategia CN CFR SA pe termen lung este aceea de informatizare a posturilor de comanda.

In aceasta directie se incearca deja doua solutii tehnice romanesti care odata ce vor fi omologate vor putea fi folosite la toate lucrarile de reparatii capitale ale instalatiilor de semnalizare.

Se vor obtine astfel instalatii de semnalizare care vor pastra siguranta circulatiei la logica cu relee, dar vor avea disponibilitatea si supletea unor instalatii electronice bazate pe tehnica de calcul.

Una din solutiile de informatizare incercate poate sa inlocuiasca in varianta finala cca. 80% din numarul total de relee fisa, fiind astfel prima instalatie electronica romaneasca.

Avantajele informatizarii statiilor centralizate electrodinamice cu relee sunt date de:

- posibilitatea preluarii functiilor de comanda si control din aceste statii in statiile mari dotate cu instalatii electronice putandu-se realiza foarte usor sisteme dispecer pe sectii de circulatie;
- cresterea sigurantei circulatiei in exploatare prin reducerea posibilitatii aparitiei erorii umane;
- crearea functiei de play-back astfel incat se poate cunoaste pentru o perioada de timp prestabilita toate schimbarile de stare a obiectelor din statie;
- posibilitatea livrarii de date catre sistemul informatic integrat al sistemului feroviar (IRIS);
- posibilitatea semnalizarii la un punct central a tuturor deranjamentelor aparute la instalatia CED, fapt ce va conduce la o intretinere la un nivel superior a acestor instalatii.

In tabelul alaturat se prezinta numarul de statii mici si medii in care se pot introduce informatizari in urmatoorii ani, intr-un ritm initial de 10 statii/an, ceea ce reprezinta un efort financiar de circa 20 mil. USD/an intre anii 2001-2010

In acest context principalele obiective incluse in programul de modernizare a infrastructurii feroviare din Romania sunt:

1. Reabilitarea tronsoanelor feroviare aferente sectoarelor de pe teritoriul Romaniei ale coridoarelor paneuropene de transport (Anexele 5 si 6);
2. Modernizarea instalatiilor de centralizare din principalele statii de cale ferata situate pe coridoarele paneuropene de transport (Anexele 7 si 8);







8	Electrificare linie CF Tecuci-Barbosi	necesare	62	6	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0
		asigurate	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Consolidare/suprainaltare maluri Portile de Fier I	necesare	38	3	10	12	13	0	0	0	0	0	0	0
		asigurate	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Modernizari statii de cale ferata	necesare	43,9	2	7,5	8,1	6,5	4,5	1,8	2,9	3,8	4,3	2,5	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	Finalizare linie CF Valcele - Raminicu Valcea	necesare	100	10	30	30	30	0	0	0	0	0	0	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	Electrificare linie CF Constanta-Mangalia	necesare	91	0	43	48	0	0	0	0	0	0	0	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13	Reabilitare Coridor IX transeuropean	necesare	1510	0	0	17	99	194	216	276	281	227	200	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	Electrificare linie CF Tecuci - Iasi	necesare	213	0	0	30	50	60	73	0	0	0	0	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15	Electrificare linie CF Cluj Oradea - Episcopia Bihor -	necesare	343	0	0	43	100	100	100	0	0	0	0	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16	Electrificare linie CF Timisoara - Stamora Moravita	necesare	62	0	0	0	0	0	0	0	20	20	22	
		asigurate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL		necesare	6006	232,8	371	597	923	1031	971	642	438	366	436	
		asigurate	798	214,5	238	345	0	0	0	0	0	0	0	

Estimarea a fost facuta la paritatea de 1,075 EURO/USD \* Diferenta sumelor s-a achitat anterior anului 2001

ANEXA Nr. 5

SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea racordarii retelei romanesti la reseaua de transport european in perioada 2001-2010

Coridorul IV transeuropean Curtici-Brasov-Bucuresti-Constanta

Mil. USD

Nr. crt.	Tronson reabilitat	Valoare	Sursa finantare	Perioada executie	Estimare costuri pe ani										
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
1	Bucuresti-Brasov, 167 km	381	BBI: 180 Bg. stat: 46	2001-2004	99,5	123,7	81	76,8							
2	Baneasa-Petesti, 141 km	287	ISPA: 210 Bg. stat: 77	2001-2006	9,6	32,6	56,5	88	80,5	19,8					
3	Bucuresti Nord - Baneasa si Petesti-Constanta, 86 km	297	JBIC: 223 Bg. stat: 74	2001-2006	9,8	13,1	58,8	90,4	98,3	26,6					
4	Frontiera-Curtici-Arad-Simeria, 184 km	595	Surse neasigurate	2001-2007	3	19	86	144	144	144	55				
5	Simeria-Alba Iulia-Coslariu, 70 km	210	Surse neasigurate	2002-2007		8	30	50	50	50	22				
6	Coslariu-Sighisoara, 98 km	294	Surse neasigurate	2002-2007		4	8	56,5	84,6	84,6	56,3				
7	Sighisoara-Brasov, 128,5 km	356	Surse neasigurate	2003-2008			6	12	67,7	101,5	101,5	67,3			
8	Craiova-Leu-Pod nou peste Dunare-Calafat, 146 km	473	Surse neasigurate	2002-2007		3	10	92,2	137,9	137,9	92				
9	Craiova-Strehaia-Dr. Tr. Severin, 114 km	230 (636)	Surse neasigurate	2006-2014						7,5	14,9	29,6	59,7	118,3	
10	Dr. Tr. Severin-Caransebes-Arad, 267 km	162 (891)	Surse neasigurate	2007-2015							11,2	22,3	42,9	85,6	
	TOTAL CORIDOR IV	3.285 (4.420)			121,9	203,4	336,3	609,9	663	571,9	352,9	119,2	102,6	203,9	

Cifrele din paranteze reprezinta sumele totale necesare pentru realizarea obiectivului pana in anul 2015.

ANEXA Nr. 6

SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea racordarii retelei romanesti la reseaua de transport european in perioada 2001-2010

Coridorul IX transeuropean Giurgiu-Videle-Bucuresti-Pascani-Iasi-Ungheni

Mil. USD

-----

Nr. crt.	Tronson reabilitat	Valoare	Sursa finantare	Perioada executie	Estimare costuri pe ani									
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Bucuresti-Videle-Giurgiu, 114 km	274	Surse neasigurate	2003-2007			7,5	52,5	78,7	78,7	56,6			
2	Floiesti-Focsani, 139,5 km	380	Surse neasigurate	2003-2008			9,5	37,5	93	93	93	54		
3	Focsani-Pascani-Iasi-Ungheni, 282,5 km	580 (765)	Surse neasigurate	2004-2012				9	18,6	36,8	73,7	147,3	147,3	147,3
4	Bucuresti N-Giurgiu, 85 km	276	Surse neasigurate	2005-2010					3,6	7,4	53	79,5	79,5	53
	TOTAL CORIDOR IX	1510 (1695)		2003-2012			17	99	193,9	215,9	276,3	280,8	226,8	200,3
	TOTAL CORIDOR IV	3.285 (4.420)		2001-2015	121,9	203,4	336,3	809,9	663	571,9	352,9	119,2	102,6	203,9
	TOTAL CORIDOARE IV si IX	4795 (6115)		2001-2015	121,9	203,4	353,3	708,9	856,9	787,8	629,2	400	329,4	404,2

Cifrele din paranteze reprezinta sumele totale necesare pentru realizarea obiectivului pana in anul 2015.

## RETELEI NATIONALE DE CAI FERATE

ANEXA Nr. 7

### SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea racordarii rețelei romanesti la rețeaua de transport european in perioada 2001-2010

Centralizarea electronica a statiilor mari

Mil. USD

Nr. crt.	Tronson reabilitat	Valoare	Sursa finantare	Perioada executie	Estimare costuri pe ani									
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Bucuresti Nord (Complex) Lucrari	12,78	PHARE Buget stat	2001-2002	5,8	7,7								
2	Arad Lucrari	7,11	PHARE Buget stat	2001-2002	3,51	3,61								
3	Timisoara Nord Lucrari	5,74	PHARE Buget stat	2001-2002	2,54	3,24								
4	Brasov Lucrari	4,44	PHARE Buget stat	2001-2002	2,44	2,44								
5	Curtici, 111 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,25	Surse neasigurate	2002-2004		0,2	2	3						
6	Deva, 43 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,12	Surse neasigurate	2002-2004		0,1	1	1						
7	Caransebes, 115 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,25	Surse neasigurate	2008-2010							0,2	2	3	
8	Ciulnita (tiaj, calatori), 129 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,258	Surse neasigurate	2003-2005			0,2	2,8	3					
9	Fetesti, 107 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,248	Surse neasigurate	2004-2006				0,2	2	2,8				
10	Constanta, 80 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,1536	Surse neasigurate	2004-2006				0,15	1,4	2,2				
11	Coslarium, 127 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,255	Surse neasigurate	2005-2006					0,2	2,5	3			
12	Adjud, 197 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,488	Surse neasigurate	2006-2008					0,4	4,2	4,6			
13	Buzau, 122 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,255	Surse neasigurate	2006-2008					0,2	2,5	3			
14	Bacau, 110 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,249	Surse neasigurate	2007-2009							0,2	2,2	2,7	
15	Pascani (triaj, calatori), 170	0,3	Surse	2007							0,3	3,6	4	

	macazuri SF+PT+DL Lucrari	7,6	neasigurate	2008-2009															
16	Craiova, 104 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,2 4,5	Surse neasigurate	2008 2009-2010							0,2	2,2	2,3						
17	Iasi, 89 macazuri SF+PT+DL Lucrari	0,2 4	Surse neasigurate	2008 2009-2010							0,2	2	2						
18	Ploiesti Sud, 94 macazuri, Siemens, Lucrari	2,6 (12)	Bg. stat: Surse pr.:	1,3 1,3	1995-2001	2,6													
	TOTAL Centralizari Electronice	119,25				32,6	17,2	3,2	7,15	6,6	8,1	10,2	14	12,9	7,3				

La Ploiesti Sud s-au efectuat lucrari de 9,4 mil USD in anii 1995-2000.

## ANEXA Nr. 8

### SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea racordarii retelei romanesti la reseaua de transport european in perioada 2001-2010

Coridorul IV transeuropean Curtici-Brasov-Bucuresti-Constanta-electromecanisme de macaz performante

Bucati

Nr. crt.	Tronson reabilitat	Numar	Valoare (Mii USD)	Perioada executie	Estimare numar electromecanisme introduse in cale, pe ani															
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010						
1	Bucuresti - Brasov, 167 km	230	1.150	2001-2004	50	60	60	60												
2	Baneasa - Fetesti, 141 km	210	1.050	2001-2006	30	30	30	40	40	40										
3	Bucuresti Nord - Baneasa si Fetesti - Constanta, 86 km	190	950	2003-2006			40	50	50	50										
4	Frontiera-Curtici-Arad-Simeria, 184 km	280	1.400	2003-2007			50	50	60	60	60									
5	Simeria-Alba Iulia-Coslariu, 70 km	130	650	2003-2007			20	20	30	30	30									
6	Coslariu-Sighisoara, 98 km	150	750	2004-2007				30	40	40	40									
7	Sighisoara-Brasov, 128,5 km	150	750	2005-2008					30	40	40	40								
8	Craiova-Leu-Pod nou peste Dunare-Calafat, 146 km	180	900	2004-2007				30	50	50	50									
9	Craiova-Strehaia-Dr. Tr. Severin, 114 km	160	800	2008-2014										30	30	30				
10	Dr. Tr. Severin-Caransebes-Arad, 267 km	330	1.650	2009-2015												30	30			
	TOTAL CORIDOR IV	2.010	10.050		80	90	200	280	300	310	220	70	60	60						
Coridorul IX transeuropean Giurgiu-Videla-Bucuresti-Pascani-Iasi-Ungheni																				
1	Bucuresti-Videla-Giurgiu, 114 km	190	950	2004-2007				40	50	50	50									
2	Ploiesti-Focsani, 139,5 km	220	1.100	2004-2008				40	40	40	50	50								
3	Focsani-Pascani-Iasi-Ungheni, 282,5 km	330	1.650	2006-2012						40	50	50	50	50						
4	Bucuresti N-Giurgiu, 85 km	90	450	2007-2010							20	20	20	30						
	TOTAL CORIDOR IX	830	4.150					80	90	130	170	120	70	80						
	TOTAL CORIDOARE IV si IX	2.840	14.200		80	90	200	360	390	440	390	190	130	140						

Electromecanismele din productia indigena, tip EM-5R, fabricate in regie proprie, in tehnologia anilor 1955 au un cost de circa 2000 USD, functioneaza cu curent continuu si au intretinere bianuala.

Electromecanismele performante din UE functioneaza in curent alternativ, au functionare fara intretinere 500.000 de actionari (circa 15 ani), iar producerea lor in tara, in baza unei licente, devine eficienta, in conditiile in care din totalul de 18.500 de electromecanisme, 15.500 sunt scadente la RK.

## ANEXA Nr. 9

### SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea racordarii retelei romanesti la reseaua de transport european in perioada 2001-2010

Linii electrificate noi

Mil. USD

Nr.	Sursa	Perioada	Estimare costuri pe ani
-----	-------	----------	-------------------------

crt.	Linia electrificata	Valoare	finantare	executie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	Tecuci - Barbosi, 73 km	62	IFI Buget stat	2001-2003	6	28	28							
2	Tecuci - Iasi, 184 km	213	IFI Buget stat	2003-2006			30	50	60	73				
3	Bucuresti - Giurgiu, 64 km	256	IFI Buget stat	2003-2005			76	100	80					
4	Cluj-Oradea-Episcopia Bihor, 165 km	343	IFI Buget stat	2003-2006			43	100	100	100				
5	Constanta - Mangalia, 34 km	91	IFI Buget stat	2004-2005				43	48					
6	Craiova-Calafat, 107 km	138	IFI Buget stat	2006-2008						40	58	40		
7	Videle-Giurgiu, 63 km	119	IFI Buget stat	2005-2007					30	49	40			
8	Timisoara-Stamora Moravita, 56 km	62	IFI Buget stat	2008-2010								20	20	22
TOTAL linii electrificate noi		1284			6	28	177	293	318	262	98	60	20	22

ANEXA Nr. 10

SITUATIA

necesitatilor infrastructurii de transport feroviar pentru realizarea acordarii retelei romanesti la reseaua de transport european in perioada 2001-

2010

Modernizari statii de cale ferata

Mil USD

Nr.	Statia de cale ferata	Valoare	Sursa	Perioada	Estimare costuri pe ani										
					2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
1	Arad	4	Bg. stat: 2 Surse propr.: 2	2001-2002					2		2				
2	Brasov	3,5	BEI: 2 Surse propr.: 1,5	2002-2003						1,5		2			
3	Bucuresti Nord	11	BEI: 5 Surse propr.: 6	2002-2004							3	4	4		
4	Curtici	2,6	BEI: 1,6 Surse propr.: 1	2002-2003							1	1,6			





5.	Razboieni -Targu Mures, cablu cu fibre optice Lucrari	0,2	BIRD	2001	0,2								
		0,3	Buget stat	2001-2002	0,2	0,1							
6.	Filiiasi - Drobeta Turnu Severin, cablu cu fibre optice Lucrari	0,3	BIRD	2001	0,3								
		0,4	Buget stat	2001-2002	0,2	0,2							
7.	Titu-Targoviste-Ploiesti, cablu cu fibre optice Lucrari	0,3	BIRD	2001	0,3								
		0,4	Buget stat	2001-2002	0,1	0,3							
8.	Agigea Nord-Mangalia, cablu cu fibre optice lucrari	0,1	BIRD	2001	0,1								
		0,2	Buget stat	2001-2002	0,1	0,1							
9.	Sibiu - Rm Valcea - Piatra Olt - Pitesti, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	3,1	Surse neasigurate	2002-2003	2	1,1							
		1,4		2002-2003	0,4	1							
10.	Caransebes - Drobeta Turnu Severin cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	1,3	Surse neasigurate	2002-2003	0,3	1							
		0,5		2002-2003	0,2	0,3							
11.	Bacau - Piatra Neamt, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	0,7	Surse neasigurate	2002-2003	0,5	0,2							
		0,3			0,2	0,1							
12.	Veresti - Botosani, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	0,5	Surse neasigurate	2002-2003	0,4	0,1							
		0,2			0,1	0,1							
13.	Craiova - Calafat, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	1,2	Surse neasigurate	2003-2004		0,8	0,4						
		0,5				0,3	0,2						
14.	Satu Mare - Oradea - Arad, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	2,8	Surse neasigurate	2003-2004		1,4	1,4						
		1,2				0,6	0,6						
15.	Rosiori - Alexandria, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	0,4	Surse neasigurate	2003-2004		0,3	0,1						
		0,2				0,1	0,1						
16.	Medgidia - Tulcea, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	1,6	Surse neasigurate	2004-2005		1	0,6						
		0,7				0,4	0,3						
17.	Sfantu Gheorghe - Deda - Dej, cablu cu fibre optice si echipamente digitale Lucrari	3,2	Surse neasigurate	2004-2005		2	1,2						
		1,4				0,8	0,6						
TOTAL Retea telecomunicatii Lucrari		57,8				26,8	13,9	7,4	7,0	2,7			

## DIGITALE PE FIBRE OPTICE

ANEXA Nr. 12

### PARCUL de masini grele pentru intretinerea caii ferate

Nr. crt.	Tipul Utilajului	Regionala C.F.									SUDAREC	TOTAL RETEA
		Buc.	Cv.	Tm.	Cj.	Bv.	Is.	Gl.	Cta.			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
MASINI DE BURAT												
1	BNRI 85	11	15	11	13	13	9	14	13	0	99	
2	Plasser 08-16	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	
3	Plasser 08-275	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
4	Plasser 07-275	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
5	Plasser 09-32	1	1	1	1	1	1	1	1	0	8	
6	Plasser 08-475 4SR	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	
7	FAUR 300	0	0	0	1	0	1	1	0	0	3	

TOTAL												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
MASINI DE CIURUIT												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	MCB 450	7	11	8	8	8	7	7	7	0	63	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
2	RM-62	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
3	RM-74 UW	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
4	PLT 500	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
5	RM-76 UMR	0	0	0	0	1	0	0	0	5	1	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
6	RM-80 U	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TOTAL	10		9	10		8				72		
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
MASINI DE PROFILAT												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	MP 135	1	1	0	1	1	1	1	0	0	6	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
2	MP 150	5	5	5	6	7	4	4	4	0	40	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
3	Plasser   USP 3000 C	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TOTAL									0			
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
MASINI DE STABILIZAT DINAMIC CALEA - PLASSER & THEURER												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	DGS 62 N	1	0	1	1	0	1	0	0	0	4	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
MASINI DE RIPAT												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	Rusia R 2000	1	0	0	1	1	0	0	0	0	3	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
MASINI INLOCUIT APARATE DE CALE												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	PUM-GEISMAR   6 unitati/SET	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
2	DESEC TL 70	0	1	1	1	0	0	1	0	0	4	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TOTAL												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
INSTALATII MOBILE PENTRU SUDAREA SINELOR												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	ISM 400	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
2	ISM 544	0	0	0	0	1	0	0	0	4	5	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
3	Rusia PRSM 3	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
4	Rusia PRSM 4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TOTAL												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TRENURI PENTRU TRANSPORTAT DESEURILE DE CIURUIRE												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
1	PTO 2000 C	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
TRENURI PENTRU CURATIREA ZAPEZII IN STATII SI TRIAJE												
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
2	Rusia PSZ-A	1	2	0	0	1	0	1	1	0	6	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+												
UTILAJE AUTOMOTOARE PENTRU MECANIZARE												

1	UAM 215 P	4	3	3	3	2	3	2	5	0	25
2	UAM 215 MB	5	4	6	4	8	5	5	1	0	38
4	UAM 215 ST	0	1	1	2	0	0	0	0	0	4
TOTAL	9	8	0	9	10	8	7	6		67	
UTILAJE MULTIFUNCTIONALE CALE FERATA - SOSEA											
1	COLMAR FS 3500	2	2	2	2	1	1	1	1	0	12
DREZINE PENTRU INTERVENTIE											
1	DC 68 L	-	5	3	-	6	-	-	-	0	14
2	DC 135 L	7	6	7	8	6	9	7	8	0	58
TOTAL	7	11	10	8	12	9	7	8		72	
MACARALE FERVIARE											
1	EDK 80/2	3	3	4	9	1	3	6	3	0	

#### PARCULUI DE MASINI SI UTILAJE DE MECANIZARE

ANEXA Nr. 13

PROPUNERI DE PROIECTE DE ACHIZITII DE MASINI, UTILAJE ECHIPAMENTE SI INSTALATII, NECESARE LA INTRETINEREA INFRASTRUCTURII FERVIARE PERIOADA 2002-2010

Valoare		Cantit		Pret	
DENUMIREA ECHIPAMENTULUI SAU UTILAJULUI		[UM]		Buc./Set	
unitar,   totala,				[mii	
USD]   [mii USD]				USD]	
		1	2	3	4
5					
MASINA DE PROFILAT PRISMUL DE BALAST AL CAII	20.800	buc	16		1.300
MASINA DE TAIAT BANCHETA CAII	5.200	buc	8		650
MASINI DEFECTOSCOPICE MOBILE AUTOPROPULSATE	2.600	buc	2		1.300
VAGOANE TRANSPORTAT DESEURI DE LA CIURUIRE	15.600	buc	24		650
INSTALATIE DE DETERMINARE A TENSIUNILOR IN SINE		buc	8		20

160			
-----+-----+-----+-----			
TOTAL PARTIAL, PREVAZUT PENTRU ANII 2002-2003			
44.360			
-----+-----+-----+-----			
MASINA DE STABILIZAT PATUL DE BALAST AL CAII	buc	4	1.500
6.000			
-----+-----+-----+-----			
MASINA DE CIURUIT PRISMUL DE BALAST IN LINIE CURENTA	buc	4	3.800
15.200			
-----+-----+-----+-----			
UTILAJ DE INLOCUIT APARATE DE CALE	buc	4	1.000
4.000			
-----+-----+-----+-----			
VAGOANE TRANSPORTAT PANOURI DE APARATE DE CALE	buc	11	235
2.585			
-----+-----+-----+-----			
MASINA DE BURAT APARATE DE CALE	buc	4	2.200
8.800			
-----+-----+-----+-----			
MASINA DE INLOCUIT TRAVERSE	buc	8	400
3.200			
-----+-----+-----+-----			
MASINI USOARE - INTRETINERE MECANIZATA A CAII (seturi)	set	240	40
9.600			
-----+-----+-----+-----			
INSTALATIE DE OPTIMIZAREA INTRETINERII CAII PE BAZA			
DATELOR SIST. IRIS SI AUTOMOTORUL DE MASURAT CALEA	buc	7	150
1.050			
-----+-----+-----+-----			
TOTAL PARTIAL, PREVAZUT PENTRU ANII 2004-2006			
50.435			
-----+-----+-----+-----			
TREN COMPLEX DE REFACTIONAT CALEA	buc	1	12.285
12.285			
-----+-----+-----+-----			
MASINA CAPETE MULTIPLE, DE INSURUBAT AUTOMAT BULOANE VERTICALE	buc	8	300
2.400			
-----+-----+-----+-----			
DREZINE PENTRU LUCRARI INTRETINERE CALE	buc	24	300
7.200			
-----+-----+-----+-----			
VAGONET AUTOMOTOR INTERVENTII ACCIDENTALE LA CALE	buc	60	150
9.000			
-----+-----+-----+-----			
DREZINA PENTRU EFECTUARE LUCRARI DE ELECTRIFICARE	buc	16	300
4.800			
-----+-----+-----+-----			
DREZINA DE MASURAT CALEA SI PRELUCRAREA PARAMETRILOR IN			

FORMA ADECVATA PENTRU MASINILE DE BURAT   9.600	buc	8	1.200
+-----+			
MASINI DEFECTOSCOPICE MOBILE AUTOPROPULSATE   4.800	buc	4	1.200
+-----+			
MASINA MULTIFUNCTIONALA AUTOPROPULSATA PE CALE/BOSEA   1.600	buc	8	200
+-----+			
TOTAL PARTIAL, PREVAZUT PENTRU ANII 2007-2008   51.685			
+-----+			
INSTALATIE MOBILA DE PURIFICAT ULEIUL ELECTROIZOLANT   800	buc	8	100
+-----+			
SONAR PENTRU MASURAT FUND ALBIE RAURI SI DUNARE   300	buc	1	300
+-----+			
SCULE DISPOZITIVE SI APARATURA DIVERSA PENTRU PODURI   800	buc	8	100
+-----+			
MIJLOACE AUTO DE TEREN (ARO -253 cu 5 locuri si autocamioneta)   595	buc	63	9
+-----+			
CAMIOANE (3-5 tone) SI AUTOATELIERE MOBILE (camion)   1.125	buc	45	25
+-----+			
MASINA MICA/MEDIE DE BURAT CALEA SI APARATELE DE CALE   16.000	buc	16	1.000
+-----+			
MASINA DE PRELEVAT CAROTE SI MASURA A MODULELOR DE DEFORMATIE REACTIVE   1.700	buc	1	1.700
+-----+			
LABORATOR MOBIL PENTRU DEFECTOSCOPIE CABLURI M.T.   400	buc	8	50
+-----+			
MASINA DE REABILITAT CALEA   15.000	buc	1	15.000
+-----+			
ECHIPAMENTE MODERNE DE BARIERE AUTOMATE   1.200	buc	100	12
+-----+			
VAGOANE TRANSPORTAT DESEURI DE LA CIURUIRE   15.600	buc	24	650
+-----+			
TOTAL PARTIAL, PREVAZUT PENTRU ANII 2009-2010   53.520			
+-----+			
TOTAL GENERAL MII USD:   200.000			
+-----+			

Fonduri necesare pentru reabilitarea infrastructurii feroviare in perioada 2001-2010

Nr. crt.	Actiunea	mil. USD										
		Valoare	Estimare costuri, pe ani									
			2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1.	Coridorul IV: Curtici-Brasov-Bucuresti-Constanta	3.285	122	203	336	610	663	572	353	119	103	204
		(4420)										
2.	Coridorul IX: Giurgiu-Videle-Bucuresti-Pascani-Iasi-Ungheni	1510	0	0	17	99	194	216	276	281	227	200
		(1695)										
3.	Centralizari electronice	319,2	52,6	37,2	23,2	27,1	26,6	28,1	30,2	34	32,9	27,3
4.	Extindere fibra optica	57,8	26,8	13,9	7,4	7	2,7	0	0	0	0	0
5.	Linii electrificate noi	771	6	28	101	193	208	173	0	20	20	22
6.	Modernizari statii CF	43,9	2	7,5	8,1	6,5	4,5	1,8	2,9	3,8	4,3	2,5
7.	Utilaje de mecanizare pentru intretinerea infrastructurii c.f.	200	0	22	22	16	16	18	25	27	27	27
	TOTAL	6.187	209	312	515	959	1115	1009	687	484	413	483
		(7107)										

Cifrele din paranteze reprezinta sumele totale necesare pentru realizarea obiectivului pana in anul 2015.

## STRATEGIA transportului public feroviar de calatori din Romania

### 1. Prezentare generala

Dezvoltarea transportului feroviar de calatori in toate tarile dezvoltate, este motivata de avantajele de necontestat ale acestui sistem si anume:

eficienta energetica: consumul de energie pe unitatea de transport este de 6 ori mai mic decat la sistemul auto si de 3 ori mai mic decat la cel naval;

• poluarea aerului: volumul poluantilor emanati in atmosfera pe unitatea transportata este numai 1/10 fata de celelalte mijloace de transport;

• utilizarea terenului: terenul ocupat de o cale ferata ocupa numai 60% fata de cel necesar unui drum rutier cu aceeasi capacitate de circulatie;

• implicare sociala: tarifele sistemului feroviar sunt accesibile pentru marea masa a populatiei.

• numarul accidentelor soldate cu morti si raniti este cel mai mic dintre toate modurile de transport.

In Romania transportul public feroviar de calatori este asigurat cu un numar mediu de cca. 1700 trenuri si este utilizat zilnic de cca. 330.000 calatori pe o distanta medie de 98 km.

Transportul feroviar de calatori a reprezentat in anul 2000 cca. 40,2% din totalul calatorilor ce au folosit in Romania transportul public si 53,8% din totalul prestatiei de transport exprimate in calatori km.

Pentru realizarea acestei activitati se utilizeaza:

- 306 locomotive electrice de 5100kw;
- 55 locomotive electrice de 3400kw;
- 245 locomotive diesel electrice;

- 211 locomotive diesel hidraulice;
- 4086 vagoane de calatori;
- 160 vagoane de dormit si cuseta;
- 51 vagoane bar si restaurant.

In cadrul Societatii Nationale de Transport Feroviar Public de Calatori isi desfasoara activitatea circa 22 000 de oameni care asigura functionarea sistemului de transport public de calatori.

Pentru acoperirea teritoriala a acestei activitati Societatea Nationala de Transport Feroviar Public de Calatori este organizata in opt regionale de transport feroviar public de calatori - Bucuresti, Craiova, Timisoara, Cluj, Brasov, Iasi, Galati, Constanta, cu statut de sucursale, fara personalitate juridica proprie.

In vederea eficientizarii activitatii feroviare s-au externalizat anumite activitati; astfel, prin Hotararea de Guvern nr. 7/1999 s-au organizat ca filiale Societatea comerciala de exploatare a vagoanelor de dormit, cuseta, restaurant si bar (GEVARO) si Societatile Comerciale pentru reparatiile si reviziile curente ale vagoanelor de calatori (SIRV Titu, SIRV Brasov, SIRV Marasesti, SIRV Caransebes).

## 2. Volumul si structura traficului feroviar de calatori

In perioada 1990-2000, numarul de pasageri transportati pe calea ferata pe rute interne si internationale a inregistrat o scadere continua, mai accentuata in perioada 1990-1994 si mai lenta dupa 1994.

Cauzele care au condus la reducerea continua a calatorilor expediti si a parcursului calatorilor sunt legate de situatia generala economica si sociala din tara, de reducerea veniturilor populatiei, de cresterea somajului precum si de cresterea gradului de motorizare a populatiei.

Practic, incepand cu luna octombrie 1998 in majoritatea lunilor anului 1999, numarul calatorilor transportati a depasit 11 milioane, mentinandu-se in limitele de oscilatie normale in functie de sezon, iar in anul 2000 acest numar s-a stabilizat la circa 9 milioane lunar.

Rolul de serviciu public social al transportului feroviar este ilustrat de faptul ca circa 17% din calatori beneficiaza de reducerea pretului cu 50% respectiv elevi, studenti, pensionari, etc., circa 22% folosesc permise sau legitimatii de calatorie al carui cost este suportat de societatile la care isi desfasoara activitatea si circa 3% beneficiaza de legitimatii gratuite al caror cost este suportat de diferite organizatii sau ministere (veterani, handicapati, revolutionari etc.).

## 3. Parcul de locomotive si vagoane

Pentru asigurarea capacitatilor de transport public de calatori, la reorganizarea SNCFR in octombrie 1998 s-au alocat societatii mijloacele tehnice strict necesare unei exploatare optime la nivelul tehnologic si starea tehnica existenta.

Potrivit prevederilor legale, durata de exploatare a mijloacelor de transport este de 20 ani.

### 3.1. Locomotive

Transportul feroviar de calatori se asigura cu un numar de 817 locomotive, din care mai mult de jumatate au vechimi mai mari de 20 ani, astfel:

In ultimii 10 ani calea ferata romana nu a achizitionat nici o locomotiva noua si pe langa lucrarile de reparatii normale prevazute in documentatia tehnica a locomotivelor, au fost efectuate lucrari de modernizare sau reabilitare, astfel:

- modernizarea a 24 LE, prin contract cu firma SIEMENS, in baza unui credit BERD;
- reabilitarea a 2 LDE cu motoare General Motors si echipamente moderne pentru servicii auxiliare;
- reabilitarea a 4 LDH cu motoare si transmisii performante.

Cu toate acestea, tinand seama de vechimea parcului si duratele normale de viata, incepand cu anul 2004 numarul locomotivelor disponibile pentru exploatare se va reduce drastic, daca nu se vor gasi surse de finantare pentru lucrari de modernizare care sa prelungeasca durata de exploatare.

### 3.2. Vagoane

Cele 4086 vagoane clasa, din punct de vedere al starii tehnice si al perspectivelor de utilizare pot fi grupate in trei mari categorii:

- 354 vagoane cu conditii tehnice bune, care asigura conditii corespunzatoare de transport cu operatii normale de intretinere si reparatii;
- 1291 vagoane care necesita lucrari extinse de reconstructie si reamenajare pentru a asigura standardele curente de confort;
- 2441 vagoane la care se vor executa lucrari curente de reparatii periodice pana la casare, dar care nu vor putea satisface conditiile de transport decat la nivelul minim.

Aceasta structura este generata in principal de varsta parcului:

## PE VARSTE A PARCULUI DE VAGOANE

Structura pe varste precum si faptul ca 2441 vagoane din motive tehnice si economice nu pot si nu este economic sa fie reabilitate, va conduce incepand cu anul 2005 la o reducere severa a numarului de vagoane apte sa circule.

O situatie similara este la vagoanele din administrarea GEVARO, astfel:

Vagoane	Total	0-10 ani	11-20 ani	Peste 21 de ani
Dormit	109	25	27	57
Cuseta	49	0	49	0



Bar si restaurant	51	0	0	51
-------------------	----	---	---	----

Pentru ameliorarea starii tehnice a parcului de vagoane, in ultimii ani au fost definitivate toate detaliile tehnice pentru reabilitarea (reconstructia) vagoanelor vechi si aducerea lor la standardele actuale de confort dar resursele financiare limitate nu au permis decat realizarea a 240 vagoane din resurse proprii.

In anul 2000 a inceput derularea unui program de modernizare a 100 vagoane, cu firma ALSTOM DDF, cu finantare din credite externe garantate de stat si cu rambursare de stat.

De asemenea s-a realizat un prototip de reabilitare a unui vagon de dormit, pe o structura importata de Atelierele CFR Grivita de la caile ferate germane.

### 3.3. Automotoare

Datorita avantajelor oferite in exploatare, respectiv consum redus de motorina, modularitate, flexibilitate s-au mentinut in exploatare 47 unitati automotoare desi toate au durata de viata depasita.

Cu toate eforturile tehnice, acestea nu mai pot fi mentinute in exploatare mai mult de 4-5 ani.

### 4. Perspective de trafic pentru transportul feroviar de calatori

Evaluarea tendintelor in ceea ce priveste cererea de transport feroviar de calatori si oferta ce trebuie asigurata are la baza conceptia cu unele tari europene precum si programele de dezvoltare ale economiei romanesti.

#### 4.1. Comparatii europene

Pentru a putea aprecia stadiul actual si directiile de evolutie a transportului feroviar din Romania s-a analizat pentru un grup de tari europene si pentru un grup de tari care candideaza la aderarea in Uniunea Europeana cativa indicatori semnificativi, astfel:

	Germania	Franta	Belgia	Polonia	Ungaria	Cehia	Bulgaria	Romania
Mobilitate	18,2	13,8	14,3	8,4	12,5	17,7	7,8	5,8
Distanta	44	79	49	3	54	39	74	95
oferta	16,1	21,7	28,5	18,6	21,3	37,0	16,7	14,5
Solicitarea	1,01	0,64	0,5	0,45	0,59	0,48	0,46	0,40

Dupa cum se observa:

- gradul de mobilitate - (calatori expeditati/1000 locuitori) este redus in Romania datorita nivelului de trai redus; este de asteptat o crestere usoara in perioada urmatoare ca efect al dezvoltarii economice;
- distanta medie -km- este cea mai mare in Romania fiind explicabila prin ponderea redusa a calatorilor cu abonamente, respectiv transportul suburban. Este de asteptat in continuare ca ponderea acestora sa creasca mai mult incepand cu 2004-2005, in timp ce transportul de lung parcurs sa creasca cu un ritm mai lent;
- oferta de transport feroviar public de calatori - (locuri in vagoane de tren/1000 locuitori) - se situeaza sub nivelul tarilor central si est europene fiind totusi corelata cu nivelul de mobilitate;
- solicitarea - (calatori transportati/loc oferit) - este la nivelul mediu al tarilor candidate, dar sub cel al tarilor membre ale Uniunii Europene.

#### 4.2. Evolutia traficului

Conform evaluarilor specialistilor in marketing, in anul 2001 numarul de calatori va continua sa scada cu cca. 6,2%, dar incepand cu anul 2002 se va inregistra o cerere sporita de transport feroviar, traficul crescand usor cu ritmuri de 3-4% pe an, astfel incat in anul 2010 va fi mai mare cu cca. 27% fata de cel din anul 2000.

Intrucat se evalueaza ca o relansare economica in urmatoorii ani va produce o crestere mai accentuata a traficului pe distante scurte in perioada 2003-2005, in general cresterea acestui tip de trafic va fi mai accentuata decat a traficului de lung parcurs.

Ca o consecinta, cresterea traficului exprimat in calatori km va fi in anul 2010 de 12,5% fata de 2000, distanta medie de transport reducandu-se de la 97,8 km la 86,2 km.

#### 4.3. Necesarul de capacitate

Analizand datele statistice, estimarile compartimentelor de marketing si analiza principalilor indicatori din tarile europene si a celor candidate la integrarea in Uniunea Europeana, se pot face urmatoarele estimari pentru intervalul 2001-2010:

- Dupa o scadere usoara in 2001, traficul de calatori va creste in perioada urmatoare, pana in 2010 cu cca. 27% fata de 2000, in special pe seama cresterii mai accentuate a calatorilor pe distante scurte si suburbane (navetisti) si mai lenta a calatorilor de lung parcurs.

- Reteaua de legaturi, numarul de trenuri sunt in general la un nivel redus (tren km/km<sup>2</sup> suprafata) fata de alte tari dar tinand seama de solicitare, nu credem ca trebuie sporit decat cu cca. 10%.

- Capacitatea de transport exprimata in locuri este utilizata slab si la o crestere previzibila de cca. 27% in traficul de calatori nu trebuie marita. Rezulta ca vor fi formate mai multe trenuri cu aceeasi capacitate de transport exprimata in locuri. Totusi capacitatea de transport trebuie mentinuta la acelasi nivel.

## 5. Tarife de transport

### 5.1. Tarife actuale

Actualul Tarif Local de Calatori (TLC) ce se aplica la CFR se bazeaza pe aceeasi structura tarifara existenta inainte de 1990.

Tarifal Local de Calatori cuprinde toate tarifele si tipurile de legitimatii de calatorie ce se aplica in traficul de calatori (bilete pret intreg, suplimente de tren, tichete de rezervare, bilete dus-intors, etc.) inclusiv tarifele pentru bagaje si mesagerie.

Dupa anul 1990 nu au fost facute modificari esentiale in structura tarifelor, inasa au fost operate multiple si diverse majorari tarifare.

Interventiile facute asupra nivelelor tarifelor au condus de-a lungul celor 10 ani la deformarea si crearea unor discrepante intre tarife pentru diferite categorii de trenuri si chiar pentru aceeasi categorie de tren, dupa cum urmeaza:

- s-a creat o diferenta tarifara mare intre tarifele trenurilor accelerate si cele ale trenurilor rapide;
- diferenta intre tarifele trenurilor de persoane si cele ale trenurilor accelerat este foarte mica;
- tariful trenurilor accelerat este subdimensionat in raport cu distanta reala parcursa si cu confortul asigurat.

Tarifele pentru transportul de calatori in traficul local se afla sub incidenta Legii nr. 88/1999, in sensul ca modificarea acestora se poate face numai cu aprobarea Oficiului Concurentei.

### 5.2. Dezavantajele actualului sistem tarifar

Nu exista posibilitatea abordarii comerciale a tarifelor care nu sunt de deservire generala in sensul Legii 88/1999 (legitimatii de tip abonament, bilete dus-intors, bilete de taxare in tren, bilete in circuit, etc.), astfel incat acestea sa poata fi adaptate operativ pe piata.

Exista diferente necomerciale intre tarifele trenurilor personal, accelerat, rapid, astfel incat in conditiile in care se ofera conditii apropiate de confort si viteza, tarifele sunt foarte diferite, cu consecinte in utilizarea eficienta a materialului rulant din dotare.

Distantele de tarifarare sunt neconforme cu distantele efectiv parcurse (spre exemplu la trenurile accelerat tariful suplimentului de tren la 20-50 km este egal cu cel de la distanta de 200-250 km, iar tariful suplimentului de tren la 260 km este egal cu cel de la 600-700 km).

## ACTUALE LA CLASA I

### ACTUALE LA CLASA a-II-a

Abonamentele nu corespund din punct de vedere comercial, neacordand reduceri atractive pentru calatori pe toate zonele kilometrice.

Tarifele de taxare in tren au un accentuat caracter penalizator, astfel incat este foarte dificil sa fie incasate.

### 5.3. Comparatii cu alte tarife

Ca si in alte tari europene, si in Romania transportul feroviar de calatori, potrivit prevederilor Ordonantei nr. 12/1998 si ale HG nr. 584/1998, are caracter de serviciu public social.

Conform statisticilor UIC la nivelul anului 1998, in tarile Uniunii Europene sumele alocate pentru transportul feroviar de calatori au variat intre 50,5% si 29,2% din veniturile totale, iar in tarile din Europa centrala si de est aceste sume au variat intre 67,9% si 25,2% din veniturile totale ale acestora.

Situatia comparativa a tarifelor exprimate in USD pentru trafic intern clasa a II-a la trenuri personale (tarife de baza), la diferite administratii de cale ferata pentru zone kilometrice se prezinta astfel:

Zona km.	CFR	CD	PKP	SNCF	DB
50	0,54	0,85	1,43	6,670	6,48
100	1,11	1,65	2,53	11,21	12,95
200	2,10	3,19	4,01	19,30	25,20
300	2,73	4,25	4,73	26,25	38,85
400	3,29	5,31	5,21	32,79	51,79
500	3,89	6,37	5,42	38,74	64,74
600	4,54	7,43	5,56	44,56	77,69

700	5,15	8,49	5,92	49,81	90,64
-----	------	------	------	-------	-------

## 6. Situatia economica

In ultimii ani transportul feroviar de calatori nu a inregistrat pierderi, sumele alocate fiind gestionate cu strictete pentru asigurarea conditiilor tehnice de siguranta circulatiei si diminuand la minimum cheltuielile pentru asigurarea unor conditii de confort acceptabile.

### 6.1. Structura veniturilor

Veniturile inregistrate in transportul de calatori in anul 2000 au fost de 6964 mld. lei, din care:

- 2732 mld. lei (39,2%) reprezinta contravaloarea calatoriilor efectuate pe calea ferata cu toate tipurile de legitimatii; din aceasta suma:
  - 2100 mld. lei sunt incasari efective la vanzare;
  - 389 mld. lei reprezinta contravaloarea facilitatilor ce trebuie recuperata in principal de la M.L.P.T.L. (pentru pensionari si veterani) si de la M.E.N. (pentru elevi si studenti);
  - 290 mld. reprezinta contravaloarea permiselor de calatorie gratuite acordate si platite de societatile feroviare si alte societati conform prevederilor legale;
- 3970 mld. lei (58,7%) reprezinta transferuri bugetare pentru acoperirea diferentei intre venituri si cheltuielile necesare pentru asigurarea transportului feroviar public de calatori;
- 183 mld. lei (2,6%) venituri auxiliare realizate din alte activitati desfasurate.

Dupa cum se remarca din structura veniturilor, societatea ar trebui sa aiba o lichiditate buna, dar acumularea permanenta de creante (cca. 35 mld. lei lunar) din partea celor doi ordonatori principali de credite ii creeaza dificultati majore in relatiile cu reparatorii si furnizorii. La acestea se adauga faptul ca datorita dificultatilor de confirmare din partea organelor de inspectie, TVA nu se poate practic recupera. Dificultatile de asigurare a lichiditatilor se vor amplifica cu cca 40 mld. lei lunar in urma aplicarii noilor reglementari privind plata taxei de drum pentru combustibil si recuperarea ulterioara a contravalorii acestuia.

### 6.2. Structura cheltuielilor

Structura cheltuielilor de exploatare realizate pe intreg sistemul de transport feroviar de calatori este urmatoarea:

	Total mld. lei	% in total
Cheltuieli de exploatare	6916	-
cheltuieli materiale	2572	37,3
cheltuieli acces infrastructura	2218	32,0
cheltuieli cu personalul (inclusiv CAS si fonduri)	1658	24,0
alte cheltuieli	468	6,7

Se constata ca ponderea cea mai mare o au cheltuielile materiale de 37,3%, structura acestora fiind urmatoarea:

	Total mld. lei	% chelt. materiale	% chelt. exploatare
Cheltuieli materiale	2572	-	37,3
reparatii locomotive si vagoane	970	37,7	14,2
combustibili	889	34,6	12,9
energie	363	14,1	5,2
piese schimb si materiale	258	10,0	3,7
amortizare	93	3,6	1,3

Mentionam ca desi cheltuielile cu reparatiile efectuate in societatile comerciale specializate au o pondere ridicata, fata de anul precedent, volumul fizic de reparatii a fost mai mic, iar numarul de vagoane modernizate numai 55 (fata de 164 in anul 1999).

Cheltuielile cu combustibilul au de asemenea o pondere de peste 33%, datorita faptului ca in sistem se consuma zilnic in medie 450 tone motorina al carui pret a crescut in mod considerabil.

In ceea ce priveste cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii acestea detin o pondere importanta in cadrul cheltuielilor de exploatare (32%) si consuma echivalentul a 56% din transferurile bugetare alocate sistemului feroviar de transport de calatori. Ponderea mica a cheltuielilor cu amortizarea este cauzata de faptul ca activele societatii (vagoane si locomotive) nu au mai fost reevaluate din anul 1995. Acest lucru afecteaza serios posibilitatile societatilor feroviare de a investi in modernizarea sau in innoirea parcului de mijloace. In plus, societatile trebuie sa ramburseze pana in anul 2011 credite externe anterioare (BIRD si BERD), valoarea ratelor anuale consumand practic intreaga resursa constituita din amortizare.

### 6.3. Creante si datorii

Creantele societatii sunt generate de prevederile legislatiei in vigoare privind acordarea de facilitati si rezervele alocate prin buget ordonatorilor principali pentru acoperirea acestor facilitati.

La 31 decembrie 2000 societatea avea de recuperat urmatoarele creante:

- 216 mld. lei de la Ministerul Lucrarilor Publice Transporturilor si Locuintei pentru veteranii de razboi (114 mld. lei) si pensionari (102 mld. lei), aferente perioadei septembrie 1999 - noiembrie 2000.
- 132 mld. lei de la Ministerul Educatiei si Culturii pentru elevi si studenti, aferente perioadei februarie - noiembrie 2000.
- 53 mld. lei - T.V.A. de recuperat pentru care organele abilitate nu au efectuat verificarile necesare.

Aceste creante genereaza datorii ale societatii in principal catre:

- 215 mld. lei la C.F.R. - S.A. pentru tarife de acces pe infrastructura;
- 43 mld. lei la societati comerciale ce repara locomotive si vagoane;
- 148 mld. lei la furnizori de materii prime si materiale si prestari de servicii de salubritate, paza etc.

### 6.4. Nivelul subventiei si implicatiile sale

Practic, nivelul subventiei se dimensioneaza avand in vedere preturile cunoscute la data elaborarii proiectului de buget si previziunile oficiale privind evolutia inflatiei. In aceste limite se asigura cu prioritate cheltuieli pentru tariful de utilizare al infrastructurii, cheltuielile energetice si reparatiile pentru siguranta circulatiei. Reparatiile pentru cresterea confortului si a calitatii serviciilor se asigura numai in limitele disponibile.

In cursul executiei anului bugetar, cheltuielile societatii cresc insa de regula cu indici superiori celor ai inflatiei prognozate si anume la marii furnizori ale caror produse au pondere insemnata in costurile activitatii de transport calatori.

Deoarece numai cca. 44% din veniturile societatii, si anume cele obtinute din tarife se majoreaza proportional cu inflatia, dar de fiecare data cu un decalaj de cel putin doua luni, iar restul de 56% reprezentand transferuri bugetare ramane constant, societatea in cursul anului, pentru a-si asigura echilibrul economic este nevoita sa reduca serios volumul de reparatii prevazut initial.

Astfel, in anul 2000 totalul reparatiilor de locomotive si vagoane a fost de numai cca. 900 mld. lei fata de 1017 mld. lei realizate in 1999, in conditiile in care inflatia in acest an a fost de 40,7%.

La evaluarea nivelului subventiei acordate pentru traficul feroviar public de calatori trebuie avute in vedere de asemenea efectele favorabile indirecte pe plan social pe care transportul prin siguranta sporita si poluarea redusa le are asupra bugetului de stat. Numai in anul 2000, transportul rutier a produs accidente soldate cu 2505 morti si 6601 raniti in timp ce calea ferata nu are nici un accident.

### 6.5. Surse de finantare a investitiilor

Desi, potrivit legii, societatea poate beneficia de transferuri bugetare care sa asigure si realizarea unui profit de 3%, acest lucru nu a fost posibil in ultimii 3 ani. Ca urmare a acestei situatii nu a fost posibila constituirea de surse de investitii din profit, singura sursa proprie de finantare a investitiilor ramanand amortizarea care reprezinta la nivelul actual al valorii mijloacelor fixe circa 100 mld. lei/an, care va creste pe masura noilor modernizari cu circa 2-3% pe an.

Ca urmare a creditelor anterioare (utilizate pentru modernizare locomotive si achizitie utilaje) societatile feroviare de transport calatori trebuie sa ramburseze in perioada 2000-2011 rate anuale de circa 4,2 mil. USD la cursul actual de 26.000 lei/USD reprezentand 110 mld. lei.

Analizand cele doua aspecte rezulta:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2011	2012
Surse finantare	100	102	105	107	109	110	120	222
Obligatii certe	110	110	110	110	110	110	110	110

Deci pana in anul 2010 societatile pot asigura din surse proprii numai rambursarea ratelor la creditele anterioare, fara a putea aloca nimic pentru modernizare sau dotare.

Sursele de finantare a activitatii de investitii si dotari, pe care se poate baza transportul de calatori in viitorul apropiat constau in alocatii de la bugetul de stat, care pot fi facute conform prevederilor legale.

Capacitatea proprie de finantare ar putea fi imbunatatita, prin reevaluarea activelor fixe care potrivit legii s-ar putea face si ar avea ca efect cel putin triplarea volumului anual al amortizarii. O asemenea actiune ar avea insa efecte negative asupra cheltuielilor de exploatare si implicit asupra echilibrului financiar al societatii, exercitand presiune asupra tarifelor sau subventiei.

Oricum, trebuie subliniat faptul ca actualul nivel de amortizare, chiar daca ar putea fi utilizat integral pentru dotari si investitii, nu ar asigura decat achizitia a cel mult 3-4 vagoane de calatori noi, anual, ceea ce ar fi totusi nesatisfactor.

Realizarea programelor de dotare si innoire a parcului de material rulant, prin achizitionarea de automotoare si rame electrice si de modernizare a parcului existent poate fi realizata numai cu finantari din credite externe care sa fie garantate si rambursate de stat.

\* \* \*

Starea generala actuala a transportului de calatori din Romania, in raport cu celelalte tari din Europa, indica o situatie contradictorie, marcata de conceptiile dezvoltate in transporturi in ultimii 30 de ani.

Astfel, desi cu o buna densitate de retea feroviara precum si o densitate de putere de tractiune superioara mediei europene, restul de caracteristici releva o structura conceptionala nefavorabila transportului de calatori. Locomotivele din dotare sunt puternice au sarcina pe osie mare precum si o viteza constructiva relativ redusa (140 Km/h).

Structura parcului de vagoane de calatori, cat si calitatea acestuia este sub cerintele de confort si calitate practicate in restul Europei. Ponderea automotoarelor in totalul vehiculelor de calatori situeaza Romania pe ultimul loc din Europa, imprimand transportului de calatori o mobilitate si flexibilitate reduse, in raport cu cererea.

Intensitatea utilizarii mijloacelor, printre cele mai ridicate din Europa, au determinat o degradare accentuata a starii tehnice a acestora, cu urmasi in calitatea serviciilor oferite si a cheltuielilor de intretinere.

Tipul de legitimatii de calatorie (bilete) si echipamentele de vanzare sunt total neadecvate etapei actuale, nepermitand cresterea calitatii serviciilor si evidente riguroase asupra traficului pe tip de tren, relatie etc.

Fata de cele prezentate, rezulta ca in anul 2001 si in urmatoorii ani sunt necesare actiuni concrete din partea statului pentru a asigura perspectiva transportului feroviar public de calatori.

#### 7. Actiuni necesare pentru asigurarea transportului public feroviar de calatori din Romania

Caracterul de serviciu public-social al transportului feroviar de calatori impune ca in perioada urmatoarelor ani, cand este de asteptat reluarea cresterii economice si ridicarea nivelului de trai al populatiei - nivelul serviciului, reflectat in numarul de trenuri, capacitatea de transport, gradul de siguranta si standardul de confort sa nu scada, ci sa creasca.

Pentru realizarea acestui obiectiv sunt necesare masuri din partea statului ca detinator al capitalului societatii si ca autoritate de reglementare in urmatoarele domenii:

##### 7.1. Organizatoric si institutional

[ ] Definitivarea, potrivit legii, a unui contract de activitate al societatii pe o perioada de 4 ani, care sa prevada obligatiile acesteia in asigurarea serviciului public si sa garanteze programele de dotare si modernizare ce vor putea fi finantate de bugetul statului, ca detinator al capitalului.

In termen de 30 de zile de la adoptarea bugetului de stat pe anul 2001 se va prezenta proiectul de hotarare de guvern privind aprobarea contractului de activitate al SNTFC pentru perioada 2001-2004.

##### 7.2. Economic

[ ] Subventia necesara transportului public de calatori sa fie asigurata pe baza unei analize severe a costurilor necesare asigurarii serviciului public la nivelul stabilit si la standarde de calitate care sa reflecte in mod corect corelatia cu pretul platit de calatori.

Pentru anul 2001, in vederea acoperirii nivelului minim de cheltuieli necesare, se va solicita Guvernului autorizarea pentru contractarea de catre Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori, a unui credit in valoare de 50 mil USD.

[ ] Analiza de detaliu a tuturor facilitatilor de calatorie acordate prin acte normative (legi si hotarari de guvern) a valorii acestor facilitati si a posibilitatilor de asigurare efectiva a finantarii si amendarea acestui cadru legislativ in sensul ca operatorul de transport, cu aprobarea Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei sa poata sista aplicarea acestor facilitati daca timp de doua luni consecutiv nu se pot asigura resursele necesare acoperirii acestor facilitati.

In termen de 60 zile de la aprobarea bugetului pe anul 2001, se vor face propuneri corespunzatoare, in functie de resursele ce se vor putea asigura.

##### 7.3. Tarife de transport

Prin politica tarifara pe termen lung, societatea isi fixeaza ca obiectiv reducerea treptata a transferurilor bugetare, astfel incat ponderea acestora in totalul costurilor sa scada de la 59,2% in anul 2000 la cca 30% in anul 2010, apropiindu-se astfel de gradul de subventionare a transportului feroviar de calatori din tarile Uniunii Europene.

Pentru acest obiectiv se va pune in aplicare o noua politica tarifara avand urmatoarele principii:

- Separarea tarifelor de baza din transportul feroviar de calatori, a caror aprobare sa se faca prin TLC, de cele auxiliare, a caror aprobare sa se faca prin Ordin al Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei;
- Mentinerea unui grad ridicat de protectie a calatorilor care utilizeaza trenurile de rang inferior (personale, curse locale, etc.) prin subventionarea transportului cu aceste trenuri intr-o masura mai mare decat in cazul trenurilor de rang superior;
- O corelare mai buna a tarifelor de transport la trenurile accelerate (in prezent mai apropiate de tarifele utilizate la trenuri personale) de tarifele utilizate la trenurile rapide;
- O corelare mai buna a tarifelor de transport, in special a tarifelor pentru supliment de viteza, cu distantele kilometrice;
- Mentinerea tarifelor de transport pe calea ferata la niveluri comparative, tinand seama si de conditiile de confort si siguranta, cu cele utilizate in transportul auto;
- Imbunatatirea si diversificarea ofertei de servicii ca mijloc de atragere si mentinere a clientilor;
- Crearea posibilitatii de majorare a tarifelor cu indici superiori celor de inflatie, atunci cand prin legea bugetului nu se asigura o crestere a subventiei fata de anul precedent, in corelare cu inflatia din acel an.

Reasezarea tarifelor va permite o mai buna corelare intre conditiile de calatorie si confort oferite de fiecare categorie de tren in parte si tariful efectiv platit si se creeaza conditiile unei concurente loiale pe piata intre transportul auto si cel feroviar.

##### 7.4. Modernizarea mijloacelor de transport

Avand in vedere ca societatea de transport calatori are surse de finantare a investitiilor si modernizarilor foarte limitate si acestea sunt angajate in rambursarea creditelor anterioare, este necesar ca bugetul de stat sa asigure resurse pentru realizarea urmatoarelor actiuni, considerate minime:

###### A) Vagoane de calatori

Daca nu se fac modernizari sau dotari cu vagoane sau rame, in urmatoorii 10 ani 1841 vagoane din totalul de 4084 vagoane isi epuizeaza durata de viata si datorita starii tehnice si tipului constructiv nu mai pot fi mentinute in exploatare. Parcul disponibil scade in anul 2010 la 2247 vagoane - curba 1.

[ ] Daca se mentine posibilitatea societatii de a finanta reconstructia celor 1291 vagoane care tehnic si economic justifica reconstructia, parcul se poate mentine la nivelul actual pana in anul 2008 - curba 2. Aceasta presupune ca nivelul subventiei anuale sa asigure atat efectuarea reparatiilor curente cat si programul de reconstructie.

[ ] Asigurarea cofinantarii in cadrul imprumutului BERD pentru modernizarea a 100 vagoane va permite ca in urmatoorii doi ani sa se puna in circulatie o capacitate de transport echivalenta pentru circa 14 garnituri de tren la standarde europene. Valoarea necesara a fi asigurata este de 5 mil. USD in 2001 si 5 mil. USD in 2002.

[ ] Asigurarea finantarii pentru inceperea unui program de fabricatie in industria romaneasca pentru circa 224 automotoare si 94 rame electrice cu urmatoarea esalonare:

	Automotoare	Rame electrice
Total	224	94
2001	2	2
2002	10	10
2003	24	20
2004	24	25
2005	24	7
2006	24	6
2007	28	6
2008	28	6
2009	30	6
2010	30	6

Aceste dotari vor asigura o capacitate de transport care va permite inlocuirea a circa 732 vagoane - curba 3.

#### IN EXPLOATARE - PARC REINNOIT

Continuarea la limita de eficienta economica a programului de fabricatie in Romania a vagoanelor de calatori pe baza licentei CORAIL achizitionate pe credite garantate de stat.

S-a propus pentru anul 2001 finantarea pentru 18 vagoane si in continuare, in urmatoorii ani pana la 100 vagoane - curba 4.

Prin actiunile mentionate practic capacitatea de transport in vagoane de clasa se mentine la nivelul actual, iar introducerea in parc a vagoanelor modernizate, a celor noi si a ramelor automotoare si electrice vor asigura cresterea continua a ponderii vagoanelor care asigura conditii bune de calatorie.

##### B) Vagoane de dormit

Parcul actual de 109 vagoane se va reduce in urmatoorii trei ani la numai 52 vagoane, restul nemai indeplinind conditiile minime de confort si securitate pentru a circula - curba 1.

Pentru asigurarea capacitatii de transport necesare se propune achizitia in urmatoorii 3 ani a 60 de vagoane rulate in Germania si modernizate in Atelierele CFR Grivita - curba 2.

In aceste conditii in urmatoorii 3 ani intreg parcul necesar de vagoane de dormit este utilizabil in conditii bune de transport.

#### CA URMARE A DURATEI DE UTILIZARE SI PARC NOU ACHIZITIONAT

##### C) Locomotive diesel

Parcul actual de 457 locomotive Diesel necesar remorcarii trenurilor de calatori se va reduce incepand cu anul 2005, ajungand in anul 2010 la numai 244 locomotive - curba 1.

Prin dotarea cu automotoare se reduce necesarul de locomotive esalonat, ajungand pana la 95 locomotive in anul 2010 - curba 2.

Prin derularea creditului de modernizare a 65 locomotive in urmatoorii 3 ani, durata de exploatare a acestora se mareste cu inca cca. 15 ani la parametrii superiori - curba 3.

#### DE LOCOMOTIVE DIESEL

Practic, realizarea acestora asigura capacitatea de remorcare necesara serviciului public.

##### D) Locomotive electrice

Parcul actual de 306 locomotive electrice de 5100 KW si 55 locomotive electrice de 3400 KW practic se mentine in exploatare pana in 2004-2005, iar pana in anul 2010 vor trebui scoase din exploatare pentru depasirea duratei de viata numai 23 locomotive - curba 1.

[ ] Obtinerea unui credit pentru modernizarea a 50 LE 5100 kw (cca. 40 mil USD) si a 20 LE 3400 kw (cca. 20 mil USD) precum si continuarea programului de reconstructie a LDH cu motoare si transmisii performante - asigura practic ca in perioada 2001-2010 intreg parcul inventar de LE sa ramana apt de exploatare.

[ ] Asigurarea finantarii programului de constructie de rame electrice va inlocui in aceasta perioada cca 36 locomotive curba 2.

#### DE LOCOMOTIVE ELECTRICE

[ ] Prin inlocuirea cu rame electrice, practic se pot disponibiliza locomotive electrice ce se pot valorifica prin inchiriere, numarul acestora fiind direct determinat de ritmul de dotare-curba 2.

##### 8. Resurse financiare necesare

Valoarea proiectelor strict necesare pentru mentinerea capacitatii in transportul public feroviar de calatori si cresterea calitatii serviciilor oferite se prezinta pentru anul 2001 in lei si pentru perioada urmatoare in USD.

Actiunea	Fonduri necesare de la buget				
	2001 (mil. lei)	2002 (mil. USD)	2003 (mil. USD)	2004 (mil. USD)	2005 - 2010
Modernizarea a 100 vag. Calatori din credite BERD (cofinantare)	84.000	5	0	0	0
Dotarea a 60 vag. de dormit reconstruite (buc.)	(5) 100.000	(25) 5	(30) 6	0	0
Constructia a 224 automotoare (buc.)	(2) 114.400	(10) 22	(24) 53	(24) 53	(134) 295
Constructia a 94 rame electrice (buc.)	(2) 130.000	(10) 25	(20) 50	(25) 62	(37) 92
Dotarea cu vag. de calatori noi construite la ASTRA Arad (buc.)	(13) 513.000	(20) 24	(20) 24	(20) 24	(50) 60
Modernizarea a 65 LDE de 2100 CP	0	30	30	40	0
Modernizarea a 50 LE de 5100 KW	0	5	5	6	24
Modernizarea a 20 LE de 3400 KW	0	20	0	0	0
Cofinantare la credit BERD pentru sistem de tiketing	0	5	5	5	15
TOTAL	941.400	141	173	190	486

Implementarea strategiei de dezvoltare a transportului public feroviar din Romania in perioada 2001-2010 se va face corelat cu sumele alocate anual prin Legea Bugetului de Stat.

## STRATEGIA CFR Marfa in perioada 2001-2010

### 1. Prezentare generala

Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa"- S.A., s-a infiintat la data de 01.10.1998, in temeiul art. 1 din H.G. nr. 582/1998, ca societate comerciala pe actiuni, cu sediul in municipiul Bucuresti, Bd. Dinicu Golescu nr. 38, sectorul 1, prin reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane.

C.F.R. Marfa desfasoara activitati de interes public national (transportul feroviar public de marfa, satisfacerea nevoilor de aparare ale tarii), si are in principal, ca obiect de activitate:

- efectuarea transportului de marfuri in trafic intern si international ca expeditii de mesagerie, coletarie, containere si vagoane complete;

- transportul marfurilor in trafic combinat;
- intretinerea si repararea locomotivelor, mijloacelor de transport si a utilajelor de mecanizare;
- comert intern si import-export;
- operatiuni valutare;
- transport cu nave feribot de marfuri si pasageri;
- marketing, publicitate, reclama, editare publicatii si imprimate;
- declarant si comisionar vamal;
- productie, turism, prestari de servicii, transport bazat pe alte tehnologii decat cea feroviara.

Activitatea CFR Marfa se desfasoara utilizand:

- 354 locomotive tip LE 5100 KW
- 22 locomotive tip LE 3400 KW
- 289 locomotive tip LDE 2100 CP
- 277 locomotive tip LDH
- 12 locomotive tip LDM 120 CP
- 63809 vagoane de marfa

La data de 31 decembrie 2000, CFR Marfa avea 29047 salariatii.

CFR Marfa isi desfasoara principala activitate (transportul feroviar de marfa) avand in componenta:

10 sucursale (Bucuresti, Craiova, Timisoara, Cluj, Brasov, Iasi, Galati, Constanta, Ferry-Boat, BAD Chitila);

4 filiale (CFR Trans-Auto, CFR Statii Spalare Vagoane de uz General, CFR Statii Spalare Vagoane Cisterna, CFR Transbordare Vagoane de Marfa);

9 depouri de retea;

5 depouri de exploatare;

18 sectii de exploatare;

7 remize de locomotive;

23 puncte de alimentare si echipare locomotive;

45 revizii de vagoane;

2 Sectii de intretinere si reparatii vagoane;

26 centre comerciale;

691 statii de cale ferata deschise traficului de marfa.

CFR Marfa detine doua nave ferry-boat (Mangalia si Eforie) pe care le exploateaza prin Sucursala Ferry-Boat.

Navele ferry-boat au un deplasament de 12500 tdw si o capacitate de incarcare de 80 autocamioane TIR sau 85 vagoane de marfa (se pot incarca vagoane si TIR-uri in orice alta configuratie in limitele de mai sus).

Liniile maritime pe care sunt exploatate navele ferry-boat sunt:

Constanta - Mersin (Turcia)

Constanta - Izmir - Derince (Turcia)

Constanta - Samsun (Turcia)

Constanta - Poti (Georgia)

### 2. Volumul si parcursul marfurilor

Evolutia transportului de marfuri in Romania 1990-2000

#### VOLUMULUI DE MARFURI TRANSPORTATE IN ROMANIA 1990-2000

In perioada 1990-2000 activitatea de transport marfuri pe calea ferata (volumul marfurilor transportate si parcursul marfurilor) prezinta un trend asemanator cu cel inregistrat de intregul transport de marfuri din Romania.

Principalele cauze care au dus la reducerea continua a transportului de marfuri pe calea ferata au fost:

- scaderea generala a productiei marilor intreprinderi, majoritatea lucrând mult sub capacitatea nominala;
- inchiderea sau lichidarea unor agenti economici care erau parteneri traditionali ai cailor ferate;
- scaderea activitatilor industriale si de constructii-montaj, scadere care a dus la micșorarea cererii de materii prime;
- reducerea investitiilor la marile obiective industriale, atragand dupa sine reducerea transporturilor de materiale de constructii, profile metalice, produse de cariera si balastiera etc;
- orientarea unor agenti economici catre transportul auto, datorita dispersiei desfacerii catre un numar mare de parteneri si in cantitati mici;
- disparitia optimizarii transporturilor la nivel national, care a condus la eliminarea pozitiei privilegiate a cailor ferate si constituirea de parcuri auto proprii agentilor economici;



- blocajul financiar existent la nivelul economiei romanesti;
- intreprinderile care produc marfuri destinate exportului au stipulate in contracte clauze privind derularea transportului, fiind preferat de multe ori transportul auto;
- reducerea volumelor de tranzit prin reintrarea in competitie a rutelor concurente care ofera tarife de transport mai mici etc.
- sporirea cantitatilor de marfuri derulate pe canalul Dunare-Marea Neagra prin preluarea unor volume importante de la calea ferata.

CFR Marfa a transportat in anul 2000 un volum de 71.462.221 tone realizand un parcurs al marfurilor de 17.981.784 mii tone nete pe o distanta medie de transport de 251,6 km.

Transportul feroviar de marfuri a reprezentat in anul 2000 circa 19,70% din totalul marfurilor transportate cu toate sistemele de transport si 41,13% din totalul parcursului marfurilor exprimat in tone nete km.

#### VOLUMULUI (mii tone) SI A PARCURSULUI (milioane tone nete km) MARFURILOR TRANSPORTATE 1990-2000

% din plata de transport marfuri (tone transportate) in anul 1990  
 % din plata de transport marfuri (parcursul marfurilor) in anul 1990  
 % din plata de transport marfuri (parcursul marfurilor) in anul 2000  
 % din plata de transport marfuri (tone transportate) in anul 2000

Cotele de piata realizate de fiecare sistem de transport in anii 1990 si 2000, sunt prezentate in graficele de mai sus. Structura marfurilor transportate de catre CFR Marfa in anul 2000 este urmatoarea.

#### MARFURILOR TRANSPORTATE PE CALEA FERATA IN ANUL 2000

Datorita cresterii productiei industriale si in urma masurilor luate, de atragere a clientilor la transport prin politica tarifara corecta, servicii de calitate si oferta de produse noi (tren complet si tren multigrup), incepand cu luna noiembrie 1999 si continuand cu anul 2000, volumul de transport a crescut comparativ cu anul anterior, astfel ca la sfarsitul anului 2000 se inregistreaza o crestere de 13,6% fata de anul 1999.

Nr. din clasa	din Ponderea nomenclatorul tarifara (%) marfurilor	Perioada/Grupa de marfa	Total an 2000
1	1	Animale vii si produse ale regnului animal	11866
1	3	Grasimi si uleiuri de origine animala sau vegetala, produse ale disocierii lor, grasimi alimentare prelucrate; ceara de origine animala sau vegetala	147674
1	4	Produse alimentare, bauturi, lichide alcoolice si otet; tutun si inlocuitori de tutun prelucrati	1190622
1	10	Petrol brut	3278160
1	11	Produse petroliere	7276753

1	12	Produse ale industriei chimice si ale industriilor conexe	2978564
1	14	Materiale plastice si articole din material plastic; cauciuc, articole din cauciuc	203825
1	15	Piei brute, piei tabacite, blanuri si produse din acestea; articole de curelarie si de selarie; articole de voiaj; bagaje de mana, sacose si articole similare, articole obtinute prin prelucrarea intestinelor de animale	2981
1	19	Materiale textile si articole din aceste materiale	32476
1	20	Incaltaminte, palarii, umbrele de soare, bastoane, bice, cravase si parti ale acestora; pene si fulgi preparati si articole din acestea; flori artificiale; articole din par uman	427
1	23	Masini, aparate, vehicule, echipamente de transport	372953
1	24	Marfuri si produse diverse	919168
1	22,97	Total clasa tarifara 1	16415469
2	2	Produse ale regnului vegetal	2129002
2	5	Sare, sulf	632629
2	6	Ipsos, var, ciment	4130600
2	9	Carbuni	24674156
2	17	Lemn, carbune de lemn si articole din lemn, pluta si lucrari de pluta, lucrari din impletituri din fibre vegetale sau din nuiele	2885650

18	Pasta de lemn sau din alte materiale fibroase celulozice, deseuri	
2	de hartie sau de carton; hartie si carton si articole din acestea	393382
21	Articole din piatra, ipsos, ciment, azbest, mica si din materiale	
2	similare, produse ceramice; sticla si articole din sticla	892603
Total clasa tarifara 2		35738022
2	50,01	
22	Metale comune si articole din metale comune	7479913
7	Pamanturi si pietre	6311108
8	Minereuri, zgura si cenusa	2990197
13	Ingrasaminte	2119516
16	Lemn de foc, deseuri de lemn si rumegus	407996
Total clasa tarifara 3		19308730
3	27,02	
TOTAL		71462221

Pe grupe de marfuri si clase tarifare, precum si ponderea claselor tarifare din totalul marfurilor transportate este prezentata in tabelul precedent.

### 3. Structura veniturilor

Structura veniturilor realizate in anul 2000 este urmatoarea:

1 USD = 21964 LEI

Explicatii	Realizari 2000	
	LEI (milioane)	USD
TOTAL VENITURI:	9.519.854	433.429.885
1. Venituri din exploatare	9.339.104	425.200.510
2. Venituri financiare	33.711	1.534.830
3. Venituri exceptionale	147.039	6.694.546

1. Veniturile din exploatare realizate in anul 2000, reprezinta 98,10% din totalul veniturilor si provin in principal din:

- activitatea de baza (90,46%) care consta in transportul marfurilor pe calea ferata;
- venituri din alte activitati (9,54%).

#### 4. Strategia CFR Marfa privind parcul de material rulant

CFR Marfa are in vedere mentinerea la parametri tehnici corespunzatori normelor UIC a parcului propriu de material rulant, astfel incat sa poata face fata exigentelor europene atunci cand normele UE, in ceea ce priveste armonizarea infrastructurii publice, vor intra in vigoare in fapt.

In acest fel, CFR Marfa va putea concura pe piata cu orice operator privat, roman sau strain, existand astfel premisele de a deveni operator european.

##### 4.1. Parcul de locomotive

Parcul de locomotive din patrimoniul CFR Marfa are o vechime in medie de 26 ani. In cadrul acestui parc, locomotivele diesel electrice cu vechimea cea mai mare, durata de utilizare a acestora expirand cu incepere din anul 2001.

In graficele si tabelul de mai jos este prezentata vechimea parcului pe tipuri de locomotive:

Tip Locomotiva	10-20 ani	21-30 ani	31-40 ani	total
LE	210	144	22	376
LDE	8	237	44	289
LDH	25	214	22	261
Total parc	243	595	88	926

SITUATIA VECHIMII PARCULUI DE LOCOMOTIVE DIESEL HIDRAULICE 1250 CP  
SITUATIA VECHIMII PARCULUI TOTAL DE LOCOMOTIVE  
SITUATIA VECHIMII PARCULUI DE LOCOMOTIVE ELECTRICE (5100 KW SI 3400 KW)  
SITUATIA VECHIMII PARCULUI DE LOCOMOTIVE DIESEL ELECTRICE 2100 CP

Fata de vechimea si gradul de uzura a parcului de locomotive, strategia CFR-Marfa cuprinde urmatoarele masuri:

- trecerea la inlocuirea parcului de locomotive, cu prioritate locomotivele Diesel - electrice care au vechimea si gradul de uzura cel mai mare;
- vechimea si starea tehnica a parcului de locomotive electrice permite ca programul de achizitii si modernizari in urmatoorii 15 ani sa se axeze pe locomotiva Diesel-electrica;
- dotarea parcului se va face prin achizitii de locomotive moderne, de ultima generatie.

Avand in vedere fondurile deosebit de mari necesare pentru inlocuirea totala a parcului de locomotive (1506 milioane USD), se impune esalonarea pe termen lung a programului de achizitii. Pentru aceasta se vor lua urmatoarele masuri privind durata de utilizare a locomotivelor:

- prelungirea la maximum a duratelor de utilizare a locomotivelor, in baza HG nr. 964/1998 si Ordinului MT nr. 999/2000;
- efectuarea de reparatii capitale la locomotivele la care expira durata de utilizare si prelungirea acesteia cu inca 17,5 ani. Astfel, strategia pentru perioada 2001-2010 cuprinde urmatoarele masuri:
- achizitia de locomotive Diesel-electrice, din ultima generatie (transmisie in curent alternativ, motoare de tractiune asincron-trifazate, fiabilitate si disponibilitate mare, cheltuieli reduse de intretinere, consum redus de combustibil, emisii poluante reduse, corespund normelor internationale de interoperabilitate).

Programul prevede achizitia a 10 locomotive/an, incepand cu anul 2005.

- Pentru asigurarea necesarului de locomotive pentru remorcarea trenurilor, precum si pentru activitatea de manevra, efectuarea de reparatii capitale la LDE si LDH si prelungirea in continuare a duratei de utilizare cu inca 17,5 ani.

In graficele si tabelele de mai jos este prezentata evolutia si cheltuielile necesare pentru parcul de locomotive.

#### PRIVIND SCOATEREA DIN UZ A LOCOMOTIVELOR L.E. DE 3400 KW SI 5100 KW

#### PRIVIND SCOATEREA DIN UZ A LOCOMOTIVELOR L.D.E. DE 2100 CP, EFECTUAREA DE RK SI ACHIZITII DE NOI LOCOMOTIVE

CFR Marfa are in conservare 100 de locomotive electrice.

Pana in anul 2006 CFR Marfa nu are posibilitatea unor credite suplimentare fata de cele care sunt in curs sau pe cale de a fi angajate. Evolutia tehnica pe piata industriei constructoare de locomotive o estimam a fi spectaculoasa in perioada imediat urmatoare si de aceea CFR Marfa isi propune ca incepand cu anul 2005 sa treaca la achizitia unei noi locomotive diesel electrice de 2100 CP, care prezinta urmatoarele caracteristici:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Reparatie capitala	2	12	22	32	42	52	62	72	82	92
Dotarea cu locomotive noi					2	12	22	32	42	52

#### Performante

- putere 2100 - 2200 CP
- forta de tractiune 240 - 250 kN
- forta de franare 75 - 100 kN
- viteza maxima 120 - 140 km/h

#### Solutii tehnice

- Formula osiilor locomotivei este Bo'-Bo' (4 osii, toate fiind motoare).
- Transmisia locomotivei este in curent alternativ; generator sincron antrenat de motorul Diesel, redresor trifazat, invertoare (realizate in tehnologia IGBT), motoare de tractiune asincron-trifazate.
- Locomotiva functioneaza in regim de franare electrica pentru mentinerea vitezei trenului, precum si pentru reducerea acesteia pana aproape de zero. Energia debitata de motoarele de tractiune, utilizate in regim de generator, poate fi utilizata pentru alimentarea serviciilor auxiliare sau este consumata de rezistentele de franare.
- Cutia este prevazuta cu elemente de deformare care asigura o capacitate mare de absorbtie a energiei in cazul tamponarilor violente.
- Locomotiva este echipata cu frana de mare capacitate, cu discuri de frana montate pe roti, acestea avand propriul sistem de frana (cilindru de frana, sistem de actionare).
- Motor Diesel de ultima generatie avand consum redus de combustibil.
- Poluarea mediului inconjurator este reduca (conform normelor de poluare ale Uniunii Europene).
- Pentru reducerea nivelului de zgomot, motorul Diesel se afla amplasat intr-un compartiment separat.
- Locomotiva este conceputa in sistem modular, blocurile electronice, instalatia de racire, instalatia de aer comprimat formeaza module.
- Motoarele electrice pentru serviciile auxiliare sunt de tip asincron-trifazate, alimentate printr-un convertizor static de la redresorul de tractiune.
- Invertoarele de putere si pentru serviciile auxiliare sunt racite cu apa.
- Functiile de comanda, control, protectie sunt realizate de o unitate centrala cu microprocesor.
- Locomotiva dispune de 2 cabine de conducere, ambele fiind prevazute cu instalatii de aer conditionat. Cabinele de conducere (inclusiv pupitrele) au o amenajare ergonomica si moderna.

#### PRIVIND SCOATEREA DIN UZ A LOCOMOTIVELOR SI PROGRAMUL DE EFECTUARE RK L.D.H. SI L.D.E. DE 1250 CP

- Locomotiva este conceputa pentru conducerea in sistem simplificat, precum si pentru conducerea in multipla tractiune.
  - Instalatia de aer comprimat are in componenta un compresor elicoidal antrenat de un motor asincron-trifazat si instalatie de uscare a aerului.
  - Locomotiva are un design modern;
- Fata de o locomotiva modernizata, principalele avantaje ale noii locomotive sunt prezentate in tabelul urmatoare.

Achizitie noua	Modernizare
Durata de utilizare 35 ani	Durata de utilizare 17,5 ani
Costuri de intretinere reduse	Costurile de intretinere se mentin la nivelul actual
Durata intre doua RK 8 ani	Durata intre doua RK 4 ani
Mentinerea nivelului tehnic la cerintele UE	
Emisii poluante reduse	
Cheltuieli de exploatare reduse (combustibil-ulei)	

Finantarea programului de modernizare si achizitii locomotive se va face din fonduri proprii, tinand cont ca aceste cheltuieli sunt progresive pana in anul 2010, aproximativ cu acelasi ritm cu care scade efortul financiar al CFR Marfa in ceea ce priveste returnarea imprumutului BERD, care se termina in anul 2011.

PRIVIND SCOATEREA DIN UZ A LOCOMOTIVELOR (LE, LDE SI LDH)  
EFECTUAREA DE RK SI ACHIZITII DE LOCOMOTIVE NOI

4.2. Parcul de Vagoane

A) Situatia actuala

La data de 31 decembrie 2000 parcul inventar de vagoane al CFR Marfa era de 63809 vagoane cu o vechime medie de 22,6 ani.

PARCULUI DE VAGOANE A SNTFM CFR MARFA LA DATA DE 15.02.2001

Structura parcului pe serii de vagoane se prezinta in tabelul urmator.

Serii vagon	Nr. buc
EACS, EAMOS, EAWX, EAOS	17555
ESX, EO	545
FACCS	457
FALS, FALL	6501
GAGS, GAGM, GAS, GBGS, GBS, GGKLM, GGS, GGSU	9876
HAMS	1
HBIKKLLS	300
RCF	462
KS	3015
LAADKK	1
LAADS	420
LKLS	1
LST	250
RGS, RS	3605
RILS	250
RMMS, RMMSX, RMP, RMS	1005
SALMMP	52
SDGMNSS	2
SHIMMNS	100
TADS	1
TALS	1032

UAAI	34	
+-----+	+-----+	+-----+
UAGPS	3722	
+-----+	+-----+	+-----+
UAIKKS	6	
+-----+	+-----+	+-----+
UAOOS	5	
+-----+	+-----+	+-----+
UCS	4953	
+-----+	+-----+	+-----+
Uz adm	124	
+-----+	+-----+	+-----+
Z/2 Z/4	9534	
+-----+	+-----+	+-----+
Parc total	63809	
+-----+	+-----+	+-----+

Vechimea parcului de vagoane de marfa este prezentata in graficul precedent si in tabelul de mai jos.

+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Vechime parc	0-10 ani	10-20 ani	20-30 ani	30-40 ani	> 40 ani	Total parc
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Nr. vagoane	647	20916	33668	7577	1001	63809
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
% din parc	1.01	32.78	52.76	11.87	1.57	100.00
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+

Din situatia de mai sus se constata ca mai mult de jumatate din parc are vechimea de peste 20 de ani (durata normala de functionare), conform HGR nr. 964/1998.

Evolutia parcului de vagoane (pentru perioada 2001-2010), in functie de durata maxima de utilizare (care poate fi avizata de AFER, conform OMT 999/2000) este prezentata in tabel si graficul de mai jos.

+-----+	+-----+	+-----+
An	Parc total	
+-----+	+-----+	+-----+
2001	63809	
+-----+	+-----+	+-----+
2002	61449	
+-----+	+-----+	+-----+
2003	59543	
+-----+	+-----+	+-----+
2004	57626	
+-----+	+-----+	+-----+
2005	56452	
+-----+	+-----+	+-----+
2006	56452	
+-----+	+-----+	+-----+
2007	55134	
+-----+	+-----+	+-----+
2008	52582	
+-----+	+-----+	+-----+
2009	49663	
+-----+	+-----+	+-----+
2010	45288	
+-----+	+-----+	+-----+

Se constata ca in anul 2010, conform acestor reglementari parcul actual s-ar reduce la 45288 vagoane, numar pe care il consideram insuficient pentru satisfacerea necesitatilor de transport marfuri pe calea ferata.

**PARCULUI DE VAGOANE PROPRIETATEA CFR MARFA, FUNCTIE DE DURATA MAXIMA  
DE UTILIZARE, CONFORM OMT 999/2000, RITMUL DE MODERNIZARE SI  
ACHIZITIE DE VAGOANE**

B) Strategia privind parcul de vagoane de marfa

Avandu-se in vedere cele de mai sus si tinand cont de Programul de Guvernare 2001-2004, vizand in special lansarea acelor segmente din economie ce influenteaza transportul feroviar, CFR Marfa a realizat o prognoza a marfurilor care estimeaza o crestere a volumului de marfa transportat pe calea ferata in perioada 2001-2005 de:

- 6% in anul 2001 fata de realizarile anului 2000;
- 14,75% in anul 2005 fata de anul 2000;

in special pe seama cresterii urmatoarelor grupe de marfa: produse ale industriei chimice, articole din metal, minereuri, produse de cariera si balastiera, ciment si produse agricole.

Pentru a putea prelua la transport in mod corespunzator cresterea de trafic prognozata, CFR Marfa a stabilit numarul de vagoane pe serii, necesar a fi mentinut in functiune si in acest context apare evident faptul ca pentru mentinerea parcului de vagoane la un nivel care sa asigure permanent solicitarile la transport ale beneficiarilor trebuie sa se intreprinda actiuni de modernizare a vagoanelor existente si achizitionarea de vagoane noi.

In graficul de mai jos se prezinta ritmul de modernizare si achizitie, precum si fondurile necesare pentru aceste actiuni pe total parc de vagoane; precizam ca preturile unitare pentru modernizari si achizitii de vagoane noi avute in vedere sunt estimative, in ultima perioada aceste actiuni avand un nivel deosebit de redus.

An	Parc RK	Parc construit (achizitii)	valoare RK (mil USD)	valoare constructie (mil USD)	Valoarea totala (mil USD)
2001	800	660	20	18	38
2002	1325	440	33.13	14	47.13
2003	1800	106	45.00	5.83	50.83
2004	1800	117	45.00	6.44	51.44
2005	1050	124	26.25	6.82	33.07
2006	700	122	17.50	6.71	24.21
2007	350	146	8.75	8.03	16.78
2008	2250	302	56.25	16.61	72.86
2009	2500	419	62.50	23.05	85.55
2010	3500	875	87.50	48.13	135.63

Valoarea totala a fondurilor necesare mentinerii parcului de vagoane la nivelul numeric actual, in urmatoorii 10 ani, este de 555,5 mil. USD, din care:

- 153,62 mil. USD pentru achizitionarea a 2446 vagoane noi
- 401,88 mil. USD pentru modernizarea a 16075 vagoane existente.

Consideram ca aceste sume vor fi dificil de asigurat si ca este necesar ca reglementarile actuale referitoare la duratele de functionare a materialului rulant sa fie revazute, simultan cu contractarea unor credite externe pe care CFR Marfa sa le foloseasca pentru modernizarea cu reconstructie a 1000 vagoane astfel:

- 420 vagoane acoperite Hbbinss, cu podea de lemn si pereti culisanti din aluminiu;
- 160 vagoane Rils, cu podea de lemn si acoperite cu prelata culisanta;
- 220 vagoane descoperite Eacs, cu podea si pereti metalici;
- 200 vagoane descoperite Eaos, cu podea de lemn si pereti metalici.

De asemenea, in cursul anului 2001, CFR Marfa va prelua de la SAAF 60 de vagoane Ro-La.

Prin modernizarile efectuate se urmareste acoperirea unui segment de piata care astazi nu se bucura de o oferta concreta de vagoane de marfa si crearea unui parc de uz general cu o larga disponibilitate in preluarea la transport astfel:

[ ] Reparatia capitala si transformarea vagoanelor Gbs/Gbgs in vagoane cu pereti culisanti din aluminiu tip Hbikklls

In ultima perioada de timp s-a simtit tot mai acut nevoia unor vagoane de marfa acoperite, de capacitate medie, care sa permita incarcarea usoara si rapida, in sistem paletizat - mecanizat, a unor marfuri cu volum mare in raport cu greutatea specifica, care necesita protectie impotriva agentilor atmosferici.

Pentru rezolvarea acestui deziderat, proiectul prevede inlocuirea peretilor si usilor laterale ale vagonului cu pereti culisanti, din aliaje usoare (aluminiu). Aceasta solutie tehnica permite deschideri pe ambele parti ale vagonului pe o jumatate din lungimea acestuia, cu implicatii majore in diminuarea accentuata a timpului de incarcare/descarcare a marfurilor. Peretii culisanti pot fi actionati de o singura persoana. De asemenea, este posibila compartimentarea interioara a vagonului, cu ajutorul unor pereti despartitori demontabili, cu posibilitati de sigilare, facand posibila utilizarea vagonului de mai multi beneficiari. Din punct de vedere tehnic, o imbunatatire majora o constituie inlocuirea osiilor montate cu roti de diametru 1000



mm cu osii montate cu roti monobloc de diametru 920 mm, unificate pe plan european. Intervalul intre doua reparatii planificate se maresc de la 3 la 6 ani.

[ ] Reparatia capitala si transformarea vagoanelor Rs/Rgs in vagoane cu invelitoare mobila tip Rils

Vagoanele platforma seria RsRgs, in urma transformarii, vor fi prevazute cu acoperis (invelitoare) mobil, din material plastic armat. Aceasta invelitoare mobila se poate deplasa (plia) pe toata lungimea vagonului, lasand libera pentru incarcarea - descarcarea marfurilor, intreaga platforma a vagonului. Acest sistem de invelitoare mobila permite incarcarea - descarcarea mecanizata, fara nici o dificultate, a unor marfuri grele, de lungime sau volum mare care necesita protectie impotriva agentilor atmosferici si a sustragerilor, cum ar fi: laminate speciale, utilaje diverse, motoare etc.

Din punct de vedere tehnic, se vor efectua o serie de imbunatatiri la boghiuri in vederea sporirii fiabilitatii acestora si a intervalului intre doua reparatii planificate care se maresc de la 3 la 6 ani.

[ ] Reparatia capitala si consolidarea vagoanelor descoperite cu descarcare prin gravitatie, tip Eacs

Vagoanele tip Eacs se afla in numar mare in parcul SNTFM, indeplinind aproape in totalitate conditiile unui vagon universal. Din acest motiv, in ultima perioada s-a resimtit tot mai acut nevoia consolidarii acestui vagon pentru satisfacerea cerintelor de transport si marirea fiabilitatii in exploatare. In acest sens, cu ocazia reparatiei capitale se va efectua inlocuirea cutiei actuale a vagonului cu o cutie consolidata, care permite si descarcarea prin culbutare. De asemenea, s-a inlocuit sistemul centralizat de actionare/asigurare a clapelor de descarcare cu un sistem individual, mult mai robust si fiabil. La boghiul Y 25 Cs II se vor efectua lucrarile de modernizare pentru transformarea acestuia in boghiu tip Y 25 Cs II-M. Dupa efectuarea reparatiei capitale, termenul intre doua reparatii planificate se maresc de la 3 la 6 ani.

Fata de cele de mai sus, rezulta ca pentru intretinerea si achizitia de parc de locomotive diesel electrice si vagoane de marfa, efortul financiar, in milioane USD al CFR Marfa este urmatorul:

Milioane USD

Perioada	Locomotive			Total locomotive	Vagoane		Total vagoane	Total parc MR
	LDE 2100 CP	LDH+ LDE 1250 CP	RK		RK	Achizitie		
	RK	Achizitie	RK		RK	Achizitie		
2001	0,42	0	0	0,42	20	18	38	38,42
2002	2,1	0	0	2,1	33,13	14	47,13	49,23
2003	2,1	0	0,24	2,34	45	5,83	50,83	53,17
2004	2,1	0	1,8	3,9	45	6,44	51,44	55,34
2005	2,1	3	1,8	6,9	26,25	6,71	33,07	39,97
2006	2,1	15	2,4	19,5	17,5	6,82	24,21	43,71
2007	2,1	15	2,4	19,5	8,75	8,03	16,78	36,28
2008	2,1	15	3	20,1	56,25	16,61	72,86	92,96
2009	2,1	15	3	20,1	62,5	23,05	85,55	105,65
2010	2,1	15	3,6	20,7	87,5	48,13	135,63	156,33

Creditele angajate de CFR Marfa pentru realizarea unei parti din programul prezentat mai sus si modul in care aceste credite vor fi rambursate este prezentat in tabelul urmator:

Milioane USD

ANUL	CREDIT BERD			CREDIT VAGOANE			TOTAL		
	RATA	DOBANDA	TOTAL	RATA	DOBANDA	TOTAL	RATA	DOBANDA	TOTAL
2000	2,428	2,376	4,804			0	2,428	2,376	4,804
2001	2,428	2,331	4,758		2,100	2,100	2,428	4,431	6,858
2002	2,428	2,103	4,531		2,100	2,100	2,428	4,203	6,631

2003	2,428	1,888	4,315	6,000	2,100	8,100	8,428	3,988	12,415
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2004	2,428	1,681	4,108	6,000	1,680	7,680	8,428	3,361	11,788
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2005	2,428	1,471	3,898	6,000	1,260	7,260	8,428	2,731	11,158
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2006	2,428	1,261	3,688	6,000	0,840	6,840	8,428	2,101	10,528
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2007	2,428	1,051	3,478	6,000	0,420	6,420	8,428	1,471	9,898
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2008	2,428	0,841	3,268			0	2,428	0,841	3,268
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2009	2,428	0,631	3,058			0	2,428	0,631	3,058
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2010	2,428	0,421	2,848			0	2,428	0,421	2,848
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
2011	2,438	0,211	2,649			0	2,438	0,211	2,649
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Total	29,141	16,264	45,405	30,000	10,500	40,500	59,141	26,764	85,905
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+

Prin realizarea programelor pe care ni le propunem, la sfarsitul anului 2010, CFR Marfa va avea un numar de 1750 vagoane modernizate cu reconstructie, 16.075 vagoane la care s-a efectuat RK, 2446 vagoane nou construite, 52 locomotive LDE 2100 CP noi si 92 locomotive LDE 2100 CP cu RK efectuat, ceea ce reprezinta 32% din parcul de vagoane si 49% din parcul de LDE 2100 CP.

De asemenea, asa cum se remarca din tabelul de mai sus, CFR Marfa poate angaja noi credite externe pentru modernizarea materialului rulant, avandu-se in vedere ca rambursarea acestora sa inceapa dupa anul 2006 deoarece, desi efortul financiar in perioada 2003-2006 in ceea ce priveste rambursarea creditelor reprezinta aproximativ 5% din totalul cheltuielilor CFR Marfa in anul 2000, problema se pune din punctul de vedere al lichiditatii. Trebuie precizat ca raportandu-ne tot la anul 2000, CFR Marfa a cheltuit pentru materialul rulant propriu aproximativ 65 milioane USD ceea ce a reprezentat aproximativ 19% din totalul cheltuielilor.

Cu toate aceste eforturi, CFR Marfa nu va avea posibilitatile financiare de a mentine ritmul necesar pentru a face fata concurentei operatorilor particulari si straini si consideram ca o sursa posibila de finantare o poate reprezenta privatizarea companiei dupa o strategie care sa aiba in vedere ca CFR Marfa sa devina un operator international care sa poata opera in sudul si estul Europei, precum si eventualitatea unui nou credit BERD de 16 milioane USD pentru care s-au purtat deja discutii cu conducerea BERD.

Avand in vedere ca CFR Marfa este operator national si ca STATUL ROMAN are interesul de a mentine o cota de piata ridicata pentru aceasta societate in vederea privatizarii, ne propunem sa initiem actiuni care sa permita subventii din partea statului pentru dotarea si modernizarea materialului rulant.

#### 5. Politica tarifara

Graficul de mai jos reprezinta evolutia tarifelor practicate de CFR Marfa (in USD/tona) pentru transportul de marfuri pe calea ferata de la infiintare si pana la sfarsitul lunii decembrie 2000.

In aceasta perioada CFR Marfa nu a majorat tarifele, momentele de crestere reflecta ajustarea tarifelor pentru preluarea efectului inflatiei si alinierea la nivelul de tarife internationale.

Pentru eliminarea efectelor negative ale inflatiei CFR Marfa isi propune sa respecte in domeniul politicii tarifare de perspectiva urmatoarele principii:

- aplicarea majorarilor de tarife numai in cazul cresterii costurilor;
- revizuirea tarifelor pe distante scurte astfel incat acestea sa acopere costurile si un beneficiu minim, ceea ce va duce la recastigarea unui segment important de piata;
- revizuirea tarifelor pe distante mari de transport, pe grupe de marfa si in functie de piata, (tinand cont de faptul ca pe masura cresterii distantelor curba costurilor are alura unei parabole in timp ce tarifele au o crestere liniara ducand la descurajarea transporturilor pe distante mari;

#### TARIFELOR IN TRAFICUL LOCAL DE MARFA PE CLASE TARIFARE (USD/TONA)

- elaborarea de tarife pe tren complet (navete sau marsrute) care sa tina cont de costurile mai reduse in cazul expeditiilor care circula in aceste conditii;
- tarife promotionale sau la nivelul costurilor cu profit minim, pentru relatiile de transport (intern, import-export sau tranzit) care au un puternic concurent din partea celorlalte sisteme de transport (auto, fluvial) sau din partea rutelor de tranzit de pe alte retele de cale ferata;
- tarife promotionale pentru lansarea de servicii noi sau pentru castigarea de noi segmente de piata luand in calcul cererea si oferta de pe piata transportatorilor de marfuri;
- revizuirea tarifelor de inchiriere pentru vagoanele din parcul CFR Marfa, atat pentru traficul intern cat si pentru traficul international, tinand cont de obligatiile de transport asumate prin contracte si de parcul disponibil pentru fiecare serie de vagon in parte;

- tarife promotionale pentru utilizarea navelor ferry-boat, atat pentru sectiunea maritima cat si pentru sectiunea terestra pe retea CFR;
- incurajarea clientilor care transporta marfuri voluminoase de masa mica prin renuntarea la sporul de 50% pentru neincarcarea vagoanelor la capacitate (mentinerea acestui spor duce la pierderea unor importante cantitati de marfuri);
- acordarea de reduceri tarifare directe de la prima tona transportata pentru expeditiile de marfuri efectuate cu trenuri inchise in conditiile realizarii a minim 90% din conditiile de tonaj sau lungime, stabilite prin Mersul Trenurilor de Marfa;
- acordarea de reduceri tarifare ulterioare, pe baza de contract, tinand cont de felul traficului si treapta de tonaj realizata;
- stabilirea de acorduri tarifare speciale sau uniuni tarifare cu alte administratii de cale ferata.

Situatia comparativa a tarifulor practicate de CFR Marfa pe clase tarifare, in raport cu alte administratii europene este prezentata in graficul de mai jos.

Se observa ca CFR-Marfa practica pentru clasa tarifara 1 tarife de import-export sub tarifele practicate de Ungaria, Grecia si Albania

Pentru clasa tarifara II, tarifele CFR Marfa sunt sub tarifele Ungariei, Iugoslaviei, Albaniei, Greciei si Macedoniei pentru distante de 200 - 250 km, pe distante de peste 300 km tariful este si sub tariful practicat de Bulgaria.

Situatia comparativa a tarifulor practicate de CFR Marfa in raport cu sistemul de transport auto este prezentata mai jos.

Din comparatia tarifulor practicate de CFR Marfa pe cele trei clase tarifare, cu tarifele practicate de filiala TRANSAUTO (tarife proprii stabilite de filiala) si alte doua firme particulare de transport auto, se observa ca pentru marfurile incadrate la clasa tarifara I (care are o pondere de 22,97% din totalul marfurilor) suntem necompetitivi pe distante scurte si medii.

#### IMPORT-EXPORT PE CLASA TARIFARA I - 25 t

#### TARIFE CFR MARFA - SISTEM DE TRANSPORT AUTO

Trebuie sa tinem in seama de structura cheltuielilor de exploatare care, in cazul CFR Marfa sunt puternic influentate de cheltuielile cu utilizarea infrastructurii publice (TUI in anul 2000 reprezinta 28,61% din cheltuielile de exploatare). In cazul transportatorilor auto cheltuielile cu utilizarea infrastructurii publice (taxa de utilizare a drumurilor) reprezinta numai aproximativ 10% din cheltuielile de exploatare.

Tarifele practicate de CFR Marfa devin competitive pentru marfurile incadrate la clasa tarifara II (care are o pondere de 50,1% din totalul marfurilor), atat pe distante scurte cat mai ales pe distante lungi.

Analizand tariful mediu stabilit la CFR Marfa, tinand seama de volumul marfurilor din fiecare clasa tarifara, se constata ca acest tarif care ne da valoarea veniturilor companiei este competitiv cu transportul auto pe distante incepand cu 250 km.

#### IMPORT-EXPORT PT. CLASA TARIFARA II - 25 t

##### 6. Structura cheltuielilor

Situatia cheltuielilor efectuate in anul 2000 se prezinta astfel:

1 USD = 21964 LEI

Explicatia	Realizari 2000	
	LEI (milioane)	USD
TOTAL CHELTUIELI	9.403.919	428.151.475
1. Cheltuieli pentru exploatare	9.273.269	422.203.105
2. Cheltuieli financiare	117.972	5.371.153
3. Cheltuieli exceptionale	12.678	577.217

##### 1. Cheltuielile pentru exploatare pentru anul 2000 sunt urmatoarele:

1 USD = 21964 LEI

Explicatia	Realizari 2000	
	LEI (milioane)	USD
Cheltuieli de exploatare din care:	9273269	422203105

materii prime si materiale	742272	33794937
+-----+	+-----+	+-----+
Combustibil	601280	27375706
+-----+	+-----+	+-----+
energie si apa	559498	25473411
+-----+	+-----+	+-----+
Amortizare	140297	6387589
+-----+	+-----+	+-----+
Reparatii	1679322	76457931
+-----+	+-----+	+-----+
cheltuieli de personal	1940003	88326489
+-----+	+-----+	+-----+
alte cheltuieli	890153	40527818
+-----+	+-----+	+-----+
cheltuieli utilizare  infrastructura publica	2652689	120774404
+-----+	+-----+	+-----+
cheltuieli cu statiile,  depourile-infrastructura privata	67755	3084821
+-----+	+-----+	+-----+

Cheltuielile pentru exploatare reprezinta 98,61% din total cheltuieli.  
Structura cheltuielilor pentru exploatare pentru principalele componente este prezentata in graficul de mai jos.

#### % DIN CHELTUIELI PENTRU EXPLOATARE

Graficul arata ca principala pondere o detin cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii, care reprezinta 28,61% din totalul cheltuielilor pentru exploatare urmate de cheltuielile cu munca vie care reprezinta 20,92%

2. Cheltuielile financiare reprezinta 1,25% din total cheltuieli
3. Cheltuielile exceptionale reprezinta 0,14% din total venituri.

Contul de Profit si Pierdere

Contul de profit si pierdere la 31 decembrie 2000 se prezinta dupa cum urmeaza:

1 USD = 21964 lei

	LEI (milioane)	USD
Venituri din exploatare	9.339.104	425.200.510
+-----+	+-----+	+-----+
Cheltuieli pentru exploatare	9.273.269	422.203.105
+-----+	+-----+	+-----+
Rezultat din exploatare: profit	65.835	2.997.405
+-----+	+-----+	+-----+
Venituri financiare	33.711	1.534.830
+-----+	+-----+	+-----+
Cheltuieli financiare	117.972	5.371.153
+-----+	+-----+	+-----+
Rezultatul financiar-pierdere	-84.261	-3.836.323
+-----+	+-----+	+-----+
Venituri exceptionale	147.039	6.694.546
+-----+	+-----+	+-----+
Cheltuieli exceptionale	12.678	5.772.217
+-----+	+-----+	+-----+
Rezultatul exceptional - profit	134.361	6.117.329
+-----+	+-----+	+-----+
Rezultatul brut al  exercitiului-profit	115.935	5.278.410
+-----+	+-----+	+-----+
Impozit pe profit	58.626	2.669.186
+-----+	+-----+	+-----+
Rezultatul net	57.309	2.609.224
+-----+	+-----+	+-----+

CFR Marfa a incheiat anul 2000 fara datorii la bugetul de stat  
7. Creante

La data de 31 ianuarie 2001, creantele CFR Marfa erau de 1211,48 mld. lei, astfel:

miliarde lei

Unitati	Creante la 31.12.2000		
	Pana la 01. oct. 1998	Dupa 01. oct. 1998	Total
Agenti economici	208,96	252,98	461,94
Plati centralizate central	0	200,05	200,05
CONEL	0	487,39	487,39
Plati centralizate sucursale	0	62,10	62,10
TOTAL	208,96	1002,52	1211,48

Se constata ca 17,25% reprezinta creante pana la infiintarea CFR Marfa.

Nivelul creantelor reprezinta:

23,97% din cifra de afaceri, la sfarsitul anului 1999;

10,17% din cifra de afaceri, la sfarsitul anului 2000.

#### 8. Investitii

In anul 2000 CFR Marfa a realizat urmatoarele investitii:

1. Reparatii capitale cladiri si instalatii la nivelul sucursalelor - 80 miliarde lei

2. Investitii - 252 miliarde lei  
din care:

- aproximativ 90 miliarde lei pentru achizitionarea a 130 buc. vagoane tip Fals;
- aproximativ 47 miliarde lei pentru achizitionarea a 100 buc. vagoane tip Hbbillnss (avans la contractul nr. 67/14.09.1999, valoare contract 7.800.000 USD);

- aproximativ 22 miliarde lei pentru achizitionarea a 15 vagoane pe boghiuri pentru transport TIR, cod ZDL;

- aproximativ 2,7 miliarde lei pentru achizitionarea a 50 vagoane tip Uagps;

- aproximativ 4 miliarde mii lei pentru achizitionarea unui tren RO-LA (15 vagoane tip Laadkk).

De asemenea s-au mai cheltuit cca. 8,5 miliarde lei pentru achizitionarea de instalatii pentru spalarea vagoanelor care transporta produse petroliere si a vagoanelor de marfa de uz general, iar aproximativ 4,7 miliarde lei pentru realizarea unui sistem pilot pentru conducerea asistata pe calculator a circulatiei trenurilor pe Regulatorul Brasov.

Un capitol important al realizarilor la investitii pe anul 2000 il constituie cel al dotarilor independente atat la nivelul central al CFR Marfa cat si la nivelul Sucursalelor CFR Marfa. Astfel pentru dotarile independente s-au realizat in anul 2000 aproximativ 30,5 miliarde lei.

Diferenta de fonduri financiare (aproximativ 43 miliarde lei) a fost consumata pentru proiectarea viitoarelor lucrari de investitii (cca. 1 miliard lei), pentru finalizarea lucrarilor de investitii demarate in anul 1999 (cca. 30 miliarde lei) si pentru realizarea unor lucrari noi de investitii (aproximativ 12 miliarde lei) la nivel Central si la Sucursalele CFR Marfa.

3. Imbunatatirea conditiilor de munca in spatii proprii CFR Marfa - 30,5 miliarde lei

4. Imbunatatirea conditiilor de munca in spatii care nu apartin CFR Marfa, dar in care isi desfasoara activitatea personal apartinand CFR Marfa - 85 miliarde lei

CFR Marfa, ca operator national de transport feroviar, trebuie sa urmareasca constant preluarea tuturor marfurilor de la beneficiari, recastigarea clientilor pierduti in ultimii ani, dar si a altora noi, concomitent cu integrarea in sistemul european de transporturi.

Pentru acest lucru, CFR Marfa, prin activitatea de investitii si modernizari, urmareste trei directii principale:

- asigurarea unui transport eficient, rapid, sigur si ieftin;
- modernizarea transportului feroviar de marfa;
- asigurarea unor conditii mai bune de munca pentru personalul propriu.

Aceste cerinte se vor realiza prin:

- achizitia de vagoane astfel incat parcul CFR Marfa sa poata prelua intregul trafic existent si de perspectiva precum si dezvoltarea de noi sisteme de transport;
- asigurarea bazei tehnico-materiale pentru desfasurarea activitatii de intretinere si reparatii, prin dotarea cu masini unelte, scule, dispozitive, la nivelul tehnologic actual;
- asigurarea dotarilor necesare la atelierele de reparatii de tip industrial, pentru a se obtine independenta fata de intreprinderile de reparat material rulant, in cazul reparatiilor de tip RR si RG la locomotive.

#### 9. Trafic Intermodal

Politica Romaniei de integrare in spatiul economico-social al Uniunii Europene, impune aplicarea cu consecventa a principiilor economiei de piata si armonizarea legislatiei interne cu cea comunitara, inclusiv in ceea ce priveste traficul intermodal.

Dezvoltarea traficului intermodal constituie o prioritate a CFR Marfa si se are in vedere in primul rand urmatoarele obiective strategice, pentru dezvoltarea transportului intermodal, propuse a fi rezolvate de CFR MARFA impreuna cu directiile de specialitate din cadrul Ministerului Lucrarilor Publice Transporturilor si Locuintei:

1. Modificarea Ordonantei Guvernului nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat si a normelor metodologice de aplicare si anume:

- CFR MARFA in calitate de operator feroviar de marfa sa fie scutita de la plata impozitului aferent profitului pe societate (si nu cel obtinut din transportul combinat care este greu de evidentiat), pentru cota din profitul reinvestit in domeniul transportului combinat;

- acordarea de reduceri sau scutiri de taxe si impozite pentru societatile care isi desfasoara activitatea in domeniul transportului combinat si acordarea de subventii cailor ferate in domeniul transportului combinat din surse externe, nationale si locale (mai ales pentru transportul combinat de tip RO-LA);

- acordarea unor subventii de la bugetul de stat pentru realizarea de modernizari si investitii in terminalele din gestiunea CFR MARFA;

- completarea "Anexei" cu elementele de infrastructura implicate in transportul combinat cum ar fi terminalele de containere si RO-LA, drumuri rutiere de acces la terminale, navele ferry - boat, principalele linii de cale ferata de transport combinat conform AGTC etc.;

- obtinerea de aprobari pentru depasirea tonajului pe axa in cazul utilizarii transportului combinat;

- eliberarea de autorizatii rutiere de tranzit, sau continuare parcurs, gratuite, in cazul ca TIR-urile utilizeaza tehnologia RO-LA sau Ferry Boat;

- renegocierea contingentelor de autorizatii rutiere gratuite, in perioada 2002-2005, pentru tranzit Romania si acordarea autorizatiilor rutiere cu scutire de plata a taxelor de drum conditionat cu utilizarea relatiilor RO-LA sau Ferry Boat.

2. Crearea unor conditii avantajoase in portul Constanta pentru navele ferry boat romanesti, respectiv reduceri substantiale pentru taxele de pilotaj si remorcare (mentionam ca incepand din luna august 2000 activitatea de pilotaj pentru zona Agigea Sud a fost concesionata firmei SC VAL MAR SRL ceea ce a condus ca tarifele de pilotaj, remorcare si legare a navelor in portul Constanta pentru fiecare esca sa creasca cu peste 240%) - pentru aceasta este necesar revederea modului de aplicare a Hotararii Guvernului nr. 167/13 martie 2000;

3. Efectuarea demersurilor necesare modificarii cap. IV, art. 13, pct. b din Ordonanta nr. 116/27.08.1998 referitoare la instituirea regimului special maritim, care prevede unele scutiri de taxe si impozite pentru acest tip de activitate (cap. II, art. 6), in conditiile in care "Societatea comerciala prestatoare are ca obiect de activitate numai transportul maritim de marfuri si/sau persoane", astfel incat CFR Marfa sa poata beneficia de aceleasi facilitati financiare ca si societatile care au ca unic obiect de activitate transportul maritim international de marfuri.

Mentionam ca in cadrul CFR Marfa, transportul maritim ferry-boat reprezinta o fractiune a obiectului sau general de activitate, motiv pentru care in prezent nu se poate beneficia de prevederile respectivei ordonante. Scutirea cheltuielilor generate de accize (pentru combustibilul utilizat in realizarea traficului ferry-boat), precum si scutirea de taxe si suprataxe vamale (pentru echipamentele importate pentru cele doua nave) ar putea implica economii de 385.560 USD/an (combustibil) respectiv 35.751 USD/an (echipament).

Actiunea va putea genera, pe langa aspecte economice favorabile si obiectivitate legislativa, cu efecte in optimizarea si eficientizarea traficului ferry-boat actual.

4. Efectuarea demersurilor necesare modificarii actelor normative HG nr. 441/06.07.1995, OG nr. 48/12.08.1994, OG nr. 67/27.08.1998 in scopul exceptarii de la plata taxelor catre Capitania Port Constanta pentru:

- incarcare/descarcare vagoane si mijloace auto de la nava in dana specializata;

- reparatii la navele ferry boat efectuate in dana ferry boat (constructia si dotarea danei este investitia armatorului, respectiv CFR Marfa si nu a Administratiei Port Constanta);

- aprovizionarea navei cu alimente, materiale si combustibil.

5. Acordarea de catre MT a exceptarii de la restrictiile de circulatie pentru autovehiculele care realizeaza transporturi combinate, atat in localitati cat si in afara acestora.

6. Perfectionarea cadrului organizatoric si legislativ in domeniul transporturilor intermodale (trafic combinat si ferry boat).

7. Solicitarea si obtinerea de la Ministerul Transporturilor din Georgia de extindere a scutirii de la plata tarifelor portuare in porturile georgiene si la reciprocitate si in portul Constanta, pe o perioada de cel putin un an; aceste scutiri sa fie valabile si in situatia in care navele ferry boat fac esca in porturile turcesti;

8. Modificarea conventiilor rutiere cu Iranul si Turcia, in sensul limitarii numarului de autorizatii gratuite (Iran) respectiv neacordarii de autorizatii gratuite suplimentare (Turcia), exceptie facand cazurile de utilizare a liniilor de ferry boat si/sau RO-LA organizate si/sau exploatate de CFR Marfa;

9. Pentru linia Constanta - Poti/Batumi care constituie un caz special datorita diferentei de ecartament, liniile feroviare de pe navele ferry boat si intreaga infrastructura din portul Constanta este de ecartament european 1435 mm iar in porturile Poti si Batumi intreaga infrastructura este de ecartament tip CSI 1520 mm.

Pentru exploatarea in continuare a liniei Constanta Poti - Constanta sunt necesare urmatoarele:

9.1) Crearea conditiilor tehnice de debarcare a vagoanelor de ecartament 1435 mm, de pe navele ferry boat pe dana porturilor georgiene. Aceasta presupune:

- linie de ecartament 1435 mm pe podul mobil pentru imbarcarea/debarcarea vagoanelor de ecartament european;

- grupa de linii de acumulare cu ecartament 1435 mm;

- o statie de transpunere a vagoanelor de ecartament larg (1520 mm), pe boghiuri de ecartament normal in vederea circulatiei in tarile care accepta vagoane CSI transpuse (Romania, Bulgaria, Slovacia, Cehia, Ungaria);

- construirea unei statii de transbordare a marfurilor din vagoane de ecartament larg in vagoane de ecartament normal si invers.

Mentionam ca pentru aceasta, Romania a sustinut propunerea partii georgiene referitoare la proiectul de realizare a unui pod mobil cu linii de ecartament 1435 mm in portul Poti, propunere ce a fost analizata in cadrul grupului de lucru privind planul de actiune si proiecte propuse la prima Conferinta a Comisiei Interguvernamentale a tarilor situate pe coridorul TRACECA, ce a avut loc in perioada 10-11 martie 2000, la Tbilisi.

9.2) Constituirea Intreprinderii Mixte Georgiano-Moldo-Romana "Euroasia".

CFR Marfa a obtinut aprobarile de principiu din partea Adunarii Generale a Actionarilor pentru participarea la constituirea Intreprinderii Mixte cu 50 procente din capitalul comun, impreuna cu partea moldoveneasca. Restul de 50% din capitalul comun va fi detinut de partea georgiana, asa cum s-a stabilit prin Protocolul incheiat la Chisinau in perioada 3-5 mai 1999.

Partea Georgiana a inmanat o copie a contractului de constituire a Intreprinderii Mixte Georgiano-Moldo-Romana ("EUROASIA") in portul Poti, la care CFR Marfa a transmis observatii si a solicitat datele suplimentare necesare pentru a lua o decizie vis-a-vis de noile conditii in care urmeaza sa se constituie. CFR Marfa a revenit la Ministerul Transporturilor din Georgia cu solicitarea de a transmite datele mentionate anterior, date care ne sunt necesare pentru a putea lua o decizie, vis-a-vis de noile conditii in care urmeaza sa se constituie Societatea cu raspundere limitata "EUROASIA" precum si pentru pregatirea unei viitoare intalniri comune, solicitare care pana la aceasta data a ramas fara raspuns.

9.3) Negocierea si semnarea Acordului intre Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei din Romania si Ministerul Transporturilor din Georgia privind exploatarea in comun a liniei de ferry boat auto si de cale ferata intre porturile Constanta (Romania) si Poti (Georgia); modelul prezentului acord a fost analizat de CFR Marfa SA si au fost transmise obiectiuni.

9.4) Semnarea Acordului privind traficul feroviar pe linia de ferry-boat Constanta-Poti intre CFR Marfa si Caile Ferate ale Republicii Georgia. La proiectul de Acord s-au facut modificarile cerute de partea georgiana, in prezent Acordul poate fi semnat.

Opinam ca acest acord sa fie semnat in momentul realizarii posibilitatilor tehnice de debarcare/imbarcare a vagoanelor de ecartament 1435 mm pe si de pe navele ferry boat romanesti.

CFR Marfa continua demersurile pentru realizarea acestor obiective pentru dezvoltarea transportului intermodal intre Europa si Asia si tarile din Caucaz, pe ruta cea mai scurta, respectiv linia de ferry boat Constanta - Poti/Batumi.

Scopul strategiei prezentate mai sus urmareste:

Adaptarea CFR Marfa la cerintele UE;

Mentinerea actualei cote de piata;

Castigarea de noi clienti;

Sporirea veniturilor si profitului;

Crearea in randul angajatilor a culturii de firma;

Transformarea mentalitatii angajatilor in sensul ca trebuie transformata notiunea de beneficiar la transport cu aceea de client cu toate consecintele care decurg din aceasta;

Sporirea prestigiului CFR Marfa pe plan intern si international.

## STRATEGIA "S.A.A.F." - S.A. pe perioada 2001-2003

### 1. Prezentare generala

Societatea de Administrare Active Feroviare "S.A.A.F." - S.A., s-a infiintat la data de 01.10.1998 si are, in principal, ca obiect de activitate administrarea excedentului de active, corporale si necorporale, rezultate din reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane-SNCFR.

Activele ce au constituit excedent pentru celelalte societati feroviare si care au fost preluate de "S.A.A.F." - S.A. sunt:

- posturi de revizie;
- terminale de transcontainer;
- triaje;
- puncte de alimentare;
- capacitati de intretinere si reparatii;
- cladiri si constructii speciale;
- linii de cale ferata normale si inguste;
- macarale;
- containere, boxpalete;
- locomotive electrice, diesel electrice, diesel hidraulice, rame electrice si automotoare;
- locomotive diesel mecanice, locomotive cu abur;
- vagoane de marfa si de calatori;
- vagoane pentru incalzit cu abur trenurile de calatori (WIT-uri).

Administrarea excedentului de active, corporale si necorporale, ce constituie in principal obiectul de activitate al "S.A.A.F." - S.A., se realizeaza prin inchiriere, leasing, vanzare, precum si prin alte modalitati, in conditiile legii.

Activitatea desfasurata de "S.A.A.F." - S.A. este finantata din:

- resurse proprii, rezultate din:
  - a. administrarea judicioasa a activelor feroviare pe care le detine;
  - b. servicii prestate pentru terti - reparatii material rulant, in cadrul atelierelor de reparatii pe care le detine, inchirieri de material rulant sau active feroviare imobile, etc. in conditiile existentei si functionarii pietei liberalizate in aceste domenii;
- surse atrase (imprumuturi externe, crearea de societati mixte).

### 2. Scopul activitatii

"S.A.A.F." - S.A. urmareste, conform statutului, cu prioritate:

- achizitionarea de bunuri si active necesare dezvoltarii si modernizarii transportului feroviar;
- transferarea acestor bunuri si active celorlalte societati comerciale rezultate din reorganizarea SNCFR, in vederea asigurarii integrarii Romaniei in sistemul de transport feroviar european.

### 3. Structura veniturilor

Pentru asigurarea veniturilor necesare desfasurarii activitatii proprii, in vederea atingerii scopului societatii, activitatea acesteia se desfasoara pe trei directii principale:

- valorificarea deseurilor rezultate din casari si dezmembrari de material rulant;
- inchirieri si vanzari de material rulant;
- participatii in societati mixte.

In afara celor trei directii principale, activitatea "S.A.A.F." - S.A. mai cuprinde valorificarea activelor imobiliare, fara posibilitati deosebite de profit datorita costurilor mari de reabilitare a imobilelor si a situatiei aflate inca in curs de rezolvare a titlurilor de proprietate pentru terenuri.

In perioada octombrie 1998 - decembrie 2000, "S.A.A.F." - S.A. a acumulat prin activitatile depuse venituri de 979 mld. lei, cheltuielile insumand 939 mld. lei, cu un profit brut estimat, la finele anului 2000, de 18 mld. lei.

Veniturile obtinute s-au utilizat, in principal, pentru reabilitari de material rulant pentru societatile de transport feroviar de calatori, astfel:

- 1999 - reparatii pentru "C.F.R. Calatori" - S.A.
  - locomotive 50 buc.
  - WIT (vagoane pentru incalzit trenuri) 44 buc.
  - automotoare 3 buc.
  - TOTAL 114 buc. 92,125 mld. lei
- 2000 - reparatii pentru "C.F.R. Calatori" - S.A. si S.C.R.T.F.P.C.-uri
  - locomotive 8 buc.
  - vagoane clasa (reabilitari) 19 buc.
  - WIT (vagoane pentru incalzit trenuri) 43 buc.
  - automotoare 7 buc.
  - TOTAL 77 buc. 116,743 mld. lei
- previzionat 2001 - reparatii pentru "C.F.R. Calatori" - S.A.
  - LDE 2100 CP 1 buc.
  - WIT (vagoane pentru incalzit trenuri) 1 buc.
  - vagoane clasa (reparatii) 63 buc.
  - TOTAL 65 buc. 30 mld. lei

In afara acestora "S.A.A.F." - S.A. a contractat achizitionarea in sistem barter (in contrapartida cu fier vechi) pentru "C.F.R. Marfa" - S.A., in vederea imbunatatirii sistemului de transport combinat, 60 vagoane tip RO-LA, de un inalt nivel tehnic, avand o valoare de piata de 11.370.000 USD, din care deja a achitat jumatate din suma (primele 15 vagoane sunt in tara).

In total s-a actionat, in vederea sprijinirii celorlalte societati feroviare, pentru reparatia/achizitia a 316 unitati material rulant, angajandu-se cheltuieli totale de cca. 540 mld. lei (s-au luat in considerare si cele pentru anul 2001), pentru care societatea depune eforturi considerabile pentru asigurarea platilor.

In perioada 1998-2000 "S.A.A.F." - S.A. a valorificat cca. 500.000 tone de fier vechi.

In desfasurarea activitatii "S.A.A.F." - S.A. s-au inregistrat unele deficiente prin necorelarea ritmului de valorificare a surplusului de active feroviare cu ritmul de reparatii, modernizari si achizitii, ceea ce a generat unele datorii cu termene scadente depasite.

Aceasta necorelare a fost determinata de o estimare nerealista a posibilitatilor de dezmembrare si taiere a materialului rulant, de cca. 50.000 tone/luna, fata de capacitatea reala de dezmembrare si taiere din tara care este de 20.000 tone/luna.

Astfel, la data de 31.03.2001, "S.A.A.F." - S.A. datora companiilor care au prestat servicii pentru societate suma de 9 mil. USD. La aceeasi data "S.A.A.F." - S.A. avea de incasat de la clientii sai suma de 1,8 mil. USD.

Pentru eliminarea datoriilor, "S.A.A.F." - S.A. a contractat o linie de credit in valoare de 150 mld. lei, pe o perioada de 1 an.

### 4. Potential "S.A.A.F." - S.A. dupa 01 ianuarie 2001

Situatia potentialului de care dispune "S.A.A.F." - S.A. si a posibilitatilor de desfasurare a activitatii este prezentata in continuare.

#### a) Valorificari deseuri

Cantitatea posibila de fier vechi rezultata din dezmembrarea materialului rulant excedentar ce mai poate fi livrata si care nu poate fi valorificata mai profitabil prin vanzari/inchirieri (cca. 31.000 vagoane de marfa, 1.600 vagoane de calatori si 1.500 locomotive), este de cca. 725.000 tone, din care 225.000 tone sunt contractate si incasate, dar nelivrate (materialul rulant se afla inca pe calea ferata, in stare nedezmembrata). In aceste conditii, "S.A.A.F." - S.A. mai poate contracta si incasa contravaloarea a cca. 500.000 tone de fier vechi.

Avand in vedere pretul practicat pe piata, rezulta un venit estimat la 36,39 mil. USD. Valorificarea intregii cantitati (pregatirea materialului rulant in vederea dezmembrarii, transportul, dezmembrarea efectiva si transportul fierului vechi) se poate realiza intr-o perioada de minim 3 ani. Costurile necesare acestui proces insumeaza cca. 20,16 mil. USD, ramanand un profit brut estimat la 16,23 mil. USD.

#### b) Inchirieri si vanzari de material rulant



Pana in prezent s-au vandut 22 locomotive si 400 vagoane marfa si sunt reactivate din parcul rece si inchiriate la parteneri din tara si strainatate 25 locomotive si 500 de vagoane de marfa.

Exista in continuare posibilitatea obtinerii de venituri suplimentare prin vanzari si inchirieri de material rulant (cca. 4.500 vagoane de marfa, 100 vagoane calatori si 250 locomotive), care pot aduce venituri de cca. 48,65 mil. USD, cu cheltuieli de realizare de cca. 17,67 mil. USD, rezultand un profit brut estimat la 31 mil. USD in urmatorii 3 ani in conditiile pastrarii unei rezerve de 150 locomotive nereparate dar care, functie de cerintele de piata, pot fi vandute nereparate sau reactivate (in cel mai nefavorabil caz acestea pot fi casate).

Ponderea in aceasta activitate, in conditiile unei strategii de limitare in timp a existentei "S.A.A.F." - S.A., va trece de la reabilitari, in vederea inchirierilor, la vanzari cu/fara reparatie efectuata.

#### c) Participatii in societati mixte

Incepand cu anul 2000, au devenit efective asocierile de tip joint-venture ale "S.A.A.F." - S.A. care au ca obiect de activitate leasing material rulant, transport intermodal; acest lucru se va corela si cu reducerea de parc de material rulant si de active imobiliare, previzionand pentru sfarsitul anului 2003 un numar de maxim 50 de salariati.

"S.A.A.F." - S.A. participa in prezent la patru societati mixte, situatie prezentata in tabelul de mai jos:

Dintre aceste societati, Touax - S.A.A.F. previzioneaza o crestere a activitatii incepand cu anul 2001 si posibilitatea absorbtiei societatii Wagon Leasing, avand acelasi obiect de activitate leasing/inchiriere vagoane de marfa si un actionariat stabil si agresiv pe piata.

De asemenea ICA Romania a inceput efectiv operarea in domeniul traficului combinat din ianuarie 2001, avand in planul de investitii construirea de 4 noi terminale de transcontainer.

Denumirea societatii mixte	Obiect de activitate	Capital social initial	Cota participare	Activitate	Observatii
			S.A.A.F.		Data inmatricularii
Touax - S.A.A.F.	Leasing si inchiriere vagoane	18.500.000.000 lei	42,5%	Comanda prototip Sgs Contract 200 Laads	28.07.2000
				+5,1 mld. lei	Realizare in Romania de la S.A.A.F.
WAGON LEASING vagoane	Leasing si inchiriere vagoane	6.900.000.000 lei	47,5%	Inchiriat 164 Eacs in Turcia	24.08.2000
					S.A.A.F. Este in lucru un vagon Tadgs prototip
ICA - Romania Sopron	Transport combinat	1.000.000.000 lei	29%	Incepand cu 01 ian. Relatia	03.05.2000
Bucuresti			platit	01 opereaza cu 2 trenuri saptamanal	
ROGER RAIL GmbH germana	Activitati comerciale	100.000 DM	37%	Fara	09.03.2000
transport feroviar	cu vehicule feroviare		cash		

5. Costurile de functionare si profitul brut in perioada 2001-2003

Costurile pentru functionarea "S.A.A.F." - S.A. insumeaza cca. 3 mil. USD/an si nu vor creste in aceasta perioada.

Profitul brut estimat pe perioada 2001-2003 la "S.A.A.F." - S.A., dupa lichidarea datoriilor, este de cca. 32 mil. USD, asa cum se poate vedea conform unui cash flow pe perioada 2001-2003 prezentat in anexa nr. 1 (este intocmit in baza activitatilor de baza ale "S.A.A.F." - S.A.).

In vederea respectarii programului de activitate, care sa asigure in final solutionarea din punct de vedere economic si juridic a contractelor, recuperarea datoriilor curente si echilibrarea situatiei financiare a "S.A.A.F." - S.A., se va actiona pentru:

- stoparea incheierii de noi contracte de livrare de fier vechi, pana la asigurarea cantitatilor necesare respectarii clauzelor din contractele aflate in derulare; noile contracte vor fi incheiate doar pentru cantitatile rezultate din numarul de vagoane ramas pentru valorificare;

- cesionarea contractului de barter cu fier vechi pentru achizitia de vagoane noi tip RO-LA, catre "C.F.R. Marfa" - S.A.;

- analiza economica a contractelor aflate in derulare pentru gasirea unor solutii de mentinere a acestora in conditii de eficienta pentru "S.A.A.F." - S.A., corelat si cu implicatiile juridice si financiare in cazul propunerii de reziliere unilaterala;

- analiza participarii "S.A.A.F." - S.A. in societatile mixte din care face parte, cu implicatiile juridice si financiare in cazul propunerii de reziliere unilaterala si gasirea unor solutii de eficientizare;

- achitarea partiala a datoriilor (catre "C.F.R. Marfa" - S.A., Electroputere Craiova, Remarul 16 Februarie, SC Ovidiu Sibiu - cca. 120 mld. lei) prin compensare cu livrari de vagoane de marfa disponibilizate pentru taiere la unitati din industria siderurgica romana, la preturi competitive (Sidex Galati, Ind. Sarnei Campia Turzii, COS Targoviste);

- stabilirea modului de plata al tuturor datoriilor restante.

Datorita blocajului financiar si in scopul asigurarii de lichiditati necesare functionarii societatii, precum si pentru acoperirea datoriilor existente si a detensionarii relatiilor contractuale cu furnizorii de servicii de reparatii material rulant si cu societatile care asigura taierea materialului rulant (Avioane Craiova, Aerofina Buc., Atelierele C.F.R. Grivita, REMAR Pascani), conducerea executiva a "S.A.A.F." - S.A. va actiona operativ pentru:

- incheierea de contracte de valorificare pentru osii montate nedepresate, rezultate din procesul de casare material rulant;

- demararea procesului de valorificare, prin casare, a celorlalte categorii de material rulant (vagoane de calatori, locomotive);

- incheierea de contracte de valorificare active imobiliare;

6. Concluzii

Activitatea "S.A.A.F." - S.A. se orienteaza spre o lichidare controlata pana in anul 2003, in care scop:

- "S.A.A.F." - S.A. ramane in organizarea actuala, dar sub un control strict;

- se stabilesc tinte precise pentru lichidarea activelor si plata datoriilor;

- se determina sistemul de raportare: "Realizat fata de planificat".

- activitatea de valorificare deseuri si de vanzari/inchirieri material rulant a fost gandita sa se incheie in limita a maxim trei ani si trebuie actionat eficient si rapid datorita dificultatii pregatirii materialului rulant, indeosebi pentru dezmembrare (cca. 50% din acesta poate fi dezmembrat doar la fata locului din cauza starii tehnice).

- vanzarile de material rulant trebuie sa fie preponderente fata de inchirieri, iar cele in stare reparata preponderente fata de cele in stare nereparata, deoarece acestea pot conduce atat la obtinerea de venituri suplimentare cat si la mentinerea industriei de profit la un nivel acceptabil pentru evitarea unor convulsii sociale. Operatiunile de leasing trebuiesc bine fundamentate si sa se dovedeasca eficienta fata de vanzari.

Planul de lichidare a "S.A.A.F." - S.A. este prezentat in anexa nr. 2.

Termenul propus permite lichidarea activelor mobiliare si clarificarea celei mai mare parti a activelor imobiliare.

La finele anului 2003 se va proceda la preluarea activelor ramase in administrarea "S.A.A.F." - S.A. si a participarilor in societati mixte de catre celelalte societati feroviare.

ANEXA Nr. 1

DESEURI METALICE (pe baza procesarii a 20.000 tone/luna)					
	Trim1/2001	Trim2/2001	Trim3&4/2001	2002	2003
Total					
VENITURI					



-----+						
+-----+						
-----+	Vanzari					
+-----+						
-----+	- Vagoane de marfa	\$0,50	\$2,00	\$4,10	\$4,50	\$5,00
\$16,10						
+-----+						
-----+	- Vagoane de calatori		\$0,18		\$0,12	\$0,40
\$0,70						
+-----+						
-----+	- Locomotive	\$0,25	\$1,25	\$2,50	\$3,25	\$3,25
\$10,50						
+-----+						
-----+	- Altele		\$1,90	\$0,90	\$2,80	\$2,80
\$8,40						
+-----+						
-----+						
+-----+						
-----+	Total vanzari	\$0,75	\$5,33	\$7,50	\$10,67	\$11,45
\$35,70						
+-----+						
-----+						
+-----+						
-----+	Inchirieri					
+-----+						
-----+	- Vagoane de marfa	\$0,20	\$0,40	\$0,55	\$1,55	\$1,55
\$4,25						
+-----+						
-----+	- Locomotive	\$0,45	\$0,55	\$1,50	\$3,10	\$3,10
\$8,70						
+-----+						
-----+						
+-----+						
-----+	Total inchirieri	\$0,65	\$0,95	\$2,05	\$4,65	\$4,65
\$12,95						
+-----+						
-----+						
+-----+						
-----+	Total venituri	1,40	6,28	9,55	15,32	16,10
8,65						
+-----+						
-----+						

-----+  CHELTUIELI						
-----+ 						
-----+  Vanzari						
-----+   - Vagoane de marfa \$1,24		\$0,04	\$0,18	\$0,36	\$0,32	\$0,35
-----+   - Locomotive \$6,50		\$0,50	\$0,75	\$1,25	\$2,00	\$2,00
-----+ 						
-----+  Total vanzari \$7,74		\$0,54	\$0,93	\$1,61	\$2,32	\$2,35
-----+ 						
-----+  Inchirieri						
-----+   - Vagoane de marfa \$6,58		\$0,30	\$0,66	\$1,42	\$2,10	\$2,10
-----+   - Locomotive \$3,35		\$0,50	\$0,95	\$1,90	\$0,00	\$0,00
-----+ 						
-----+  Total inchirieri \$9,93		\$0,80	\$0,61	\$3,32	\$2,10	\$2,10
-----+ 						
-----+  Total cheltuieli 17,67		1,34	2,54	4,93	4,42	4,45
-----+ 						
-----+  LICHIDITATI DIN VANZARI/INCHIRIERI		0,06	3,75	4,62	10,91	11,65



Lichid. nete din deseuri metalice	(0,67)	(0,40)	(0,34)	8,82	8,82	16,23
Lichid. nete din vanzari	0,06	3,75	4,62	10,91	11,62	30,99
Lichid. nete din reducerea datoriilor si creantelor	(0,40)	0,20	(2,25)	(3,55)	0,00	(6,00)
Lichid. nete - cheltuieli administrative	(0,75)	(0,75)	(1,50)	(3,00)	(3,00)	(9,00)
TOTAL MODIFICARI LICHID.	(1,26)	2,80	0,53	13,18	17,47	32,22

### Constructia bugetelor in sistemul de transport feroviar

Bugetele de venituri si cheltuieli ale societatilor constituite dupa reorganizarea SNCFR se elaboreaza in conformitate cu prevederile legale in vigoare si sunt aprobate prin hotarare de guvern.

Fiecare societate nou constituita isi fundamenteaza bugetul propriu de venituri si cheltuieli pe baza de fundamentari tehnico-economice in functie de specificul activitatii desfasurate.

Capitalul de venituri al fiecărei societati feroviare este dimensionat astfel:

- la Compania Nationala de Cai Ferate, veniturile sunt constituite din tariful de utilizare a infrastructurii feroviare platit de operatorii feroviari pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice, din transferuri bugetare pentru reparatiile capitale ale infrastructurii feroviare publice si din alte venituri auxiliare (chirii, linii industriale, chirii spatii, valorificari mijloace fixe uzate etc.)

Veniturile din utilizarea infrastructurii feroviare publice sunt dimensionate astfel incat sa nu determine cresterea peste nivelul inflatiei a tarifelor de marfa si calatori, avand in vedere ca principalii operatori feroviari din Romania sunt CFR Marfa si CFR Calatori.

Pentru anul 2001, pentru utilizarea infrastructurii CFR Marfa plateste 32% din veniturile sale, iar CFR Calatori plateste 28% din veniturile sale.

Deoarece efortul financiar pentru activitatea de reparatii si intretinere a infrastructurii feroviare este foarte mare si nu poate fi acoperit din venituri proprii, in toate tarile, statul se implica in aceasta activitate prin alocatii bugetare.

Nivelul transferurilor bugetare alocate in unele tari din Europa este prezentat in Anexa nr. 1.

Tarifele de transport feroviar de marfa sunt sub nivelul tarifelor de transport practicate de celelalte administratii feroviare din sud-estul Europei. Situatiia comparativa a tarifelor practicate de CFR Marfa pe clase tarifare in raport cu alte administratii feroviare este prezentata in Anexa nr. 2.

- la Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa veniturile sunt constituite din prestatii de transport feroviar de marfa si din alte venituri auxiliare, si sunt dimensionate pe baza unei cresteri a volumului de prestatii cu 5% fata de anul 2000 si unei cresteri graduale medii a tarifelor de transport cu 15% fata de anul 2000.

Cresterea tarifului mediu de transport marfa cu 15% fata de tariful mediu practicat in anul 2000 este sub nivelul inflatiei prognozate pentru anul 2001 de 25%, favorizand agentii economici din Romania in reducerea cheltuielilor cu transportul feroviar.

- la Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori veniturile sunt constituite din prestatiile de transport feroviar publice de calatori, din transferurile bugetare pentru acoperirea diferentei dintre tarifele de transport aprobate conform prevederilor legale si costul real al transportului, precum si din alte venituri auxiliare.

Veniturile din transportul de calatori sunt dimensionate pe baza mentinerii nivelului de prestatii la nivelul anului 2000 si a cresterii tarifului mediu cu 27% fata de tariful actual, diferentiat pe categorii de trenuri.

Tarifele de transport feroviar de calatori sunt sub nivelul tarifelor practicate de celelalte administratii feroviare. Situatiia comparativa a tarifelor practicate de CFR Calatori in raport cu alte administratii feroviare este prezentata in Anexa nr. 3.

Deoarece costul transportului feroviar de calatori este foarte ridicat, in toate statele se practica acoperirea diferentei dintre tariful social al transportului de calatori si costul real prin subventii de la bugetul de stat.

Ponderea participarii statului este diferentiata in functie de puterea economica a fiecarui stat, Romania situandu-se printre tarile cu cea mai redusa participare a statului la acoperirea cheltuielilor de transport feroviar public de calatori.

Situatiia comparativa a subventiei alocate de la buget pentru acoperirea diferentei cost - tarif social este prezentata in anexa nr. 4.

Elementele de cheltuieli ale fiecărei societati feroviare sunt dimensionate pe baza consumurilor strict necesare desfasurarii activitatii de transport.

Pentru materiile prime, combustibilul si energia folosite s-a avut in vedere o crestere a preturilor si tarifelor la furnizori cu indicele inflatiei, desi marii furnizori de produse care au pondere in activitatea de transport (furnizori de energie electrica, furnizori de motorina) cresc preturile, de regula, cu indici superiori celor ai inflatiei programate.

Pentru cheltuielile cu salariile s-a avut in vedere cresterea salariului mediu brut cu 25% fata de decembrie 2000 astfel incat sa se asigure mentinerea salariului real prin compensarea influentelor inflatiei prognozate.

Salariul mediu brut realizat de societatile feroviare in decembrie 2000 este sub nivelul salariilor medii brute realizate in alte sectoare ale economiei, cu specific de activitate neintrerupta, si chiar, sub nivelul salariilor medii brute realizate de administratia publica. Situatiia comparativa a salariilor medii brute realizate in decembrie 2000, in diverse domenii din economie, este prezentata in Anexa nr. 5.

Echilibrarea bugetelor de venituri si cheltuieli ale anilor anteriori in care veniturile proprii nu au acoperit decat cheltuielile strict necesare desfasurarii activitatii de transport s-a facut in defavoarea cheltuielilor cu reparatiile, intretinerea si reabilitarea infrastructurii feroviare si materialului rulant. Din acest motiv s-a inregistrat o degradare continua a starii tehnice a infrastructurii ceea ce a condus la o acumulare ingrijoratoare a scadentelor la reparatii, un procent variind intre 30% si 50% din elementele infrastructurii feroviare necesitand reparatii majore sau inlocuire in anul 2001.

Pentru transportul de calatori s-au executat la vagoanele de calatori numai lucrari minime de intretinere care sa asigure o prelungire cu 6 pana la 12 luni a termenului de reparatie periodica, un numar de 869 reparatii periodice, scadente, conform instructiilor, la reparatii in anul 2000 au fost amanate pentru anul 2001. Totodata, in anul 2000 au fost executate reparatii cu reabilitare la un numar de 51 vagoane de calatori, fata de 164 realizate in anul 1999, perspectiva pentru anul 2001 nepermitand reabilitarea nici unui vagon de calatori.

Aceiasi situatie se inregistreaza si in cazul locomotivelor de tractiune la care parcul cu vechime mai mare de 20 de ani reprezinta peste 69% si necesita reparatii, termenul scadent fiind mult depasit.

Pentru anul 2001, constructia bugetelor de venituri si cheltuieli a avut in vedere elementele prezentate mai sus si cu tot efortul de a realiza o activitate eficienta, Compania Nationala de Cai Ferate si Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori inregistreaza pierderi.

Situatia bugetelor de venituri si cheltuieli ale societatilor feroviare pe anul 2001 este prezentata in Anexele 6, 7 si 8.

Pentru Compania Nationala de Cai Ferate nerealizarea volumului mare de lucrari de reparatii si intretinere la infrastructura feroviara, ce trebuiau executate in anii anteriori si care au fost raportate in anul 2001, necesita masuri urgente de finantare a lucrarilor cu sprijinul statului. In acest sens este necesara contractarea unui credit de 250 milioane USD garantat si rambursat de catre stat, care sa asigure resursele necesare realizarii, in perioada 2001-2004, a programului de reparatii si achizitiei de materiale pentru mentinerea in exploatarea a infrastructurii feroviare publice. Aceasta masura va permite realizarea reparatiilor necesare infrastructurii feroviare publice la un nivel care sa asigure desfasurarea transportului pe calea ferata in conditii de siguranta.

Pentru utilizarea eficienta a creditului este necesara modificarea de acte normative care sa permita folosirea acestuia nu numai pentru lucrarile de reparatii capitale la infrastructura publica ci pentru toate lucrarile de reparatii la infrastructura publica, inclusiv asigurarea bazei materiale necesare pentru asigurarea functionarii acesteia. Mentionam ca nu se poate face nici un tip de reparatii si intretinere fara materiale ca: sina de cale ferata, traverse, piatra sparta etc., a caror procurare este conditionata de existenta resurselor financiare.

Pentru anul 2001 s-a prevazut utilizarea a 60 milioane USD din credit, ceea ce conduce la echilibrarea bugetului de venituri si cheltuieli al Companiei Nationale de Cai Ferate. Situatia bugetului de venituri si cheltuieli echilibrat este prezentata in anexa nr. 9.

Pentru Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori este necesara contractarea unui credit de 70 mil. USD, garantat si rambursat de stat, care sa asigure resursele necesare realizarii in perioada 2001-2002 a programului de reparatii si reabilitari de locomotive si vagoane de calatori.

In anul 2001 s-a prevazut utilizarea a 45 mil. USD din credit, ceea ce conduce la echilibrarea bugetului de venituri si cheltuieli al Societatii Nationale de Transport Feroviar de Calatori.

Situatia bugetului de venituri si cheltuieli echilibrat este prezentata in Anexa nr. 10.

Bugetele de venituri si cheltuieli pe anul 2001 pentru Compania Nationala de Cai Ferate, Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa si Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori trebuie aprobate simultan cu un pachet legislativ care sa cuprinda:

Ordonanta de urgenta pentru modificarea si completarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe calea ferata romana si reorganizarea Societatii Nationale de Cai Ferate Romane.

Hotarare de Guvern pentru modificarea si completarea Hotararii Guvernului nr. 581/1998 privind infiintarea Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - SA prin reorganizarea Societatii Nationale de Cai Ferate Romane.

Hotarare de Guvern privind acordarea garantiei statului pentru un credit intern in valoare de 70 mil. USD ce urmeaza a fi contractat de Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA.

Hotarare de Guvern privind acordarea garantiei statului pentru un credit intern in valoare de 250 mil. USD ce urmeaza a fi contractat de Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR - Calatori" - SA.

ANEXA Nr. 1

#### SUME TRANSFERATE ANUAL PENTRU INFRASTRUCTURA (Exemple)

Italia	3,20 mld \$
Franta	3,12 mld \$
Austria	1,67 mld \$
Elvetia	1,46 mld \$
Spania	1,32 mld \$
Romania (an 2001)	0,03 mld \$

ANEXA Nr. 2

Tarife de import export clasa tarifara I - 25 t (in EURO)



Distanța (km)

	200	250	300	500
Romania	12.20	14.40	15.60	22.70
Slovaco-Ucraineano-Roman	9.20	10.90	12.00	16.60
Bulgaria	9.47	12.13	13.43	22.07
Siria	7.25	9.51	11.11	18.69
Turcia	7.25	9.51	11.11	18.69
Iran	7.25	9.51	11.11	18.69
Macedonia	10.30	12.60	13.90	
Grecia	15.68	18.06	20.54	29.71
Albania	12.90	15.37	18.09	
Iugoslavia	10.91	14.23	15.96	27.40
Ungaria	18.80	23.00	27.20	41.60

ANEXA Nr. 3

Tarife pentru trafic intern de calatori, cls. a II-a la  
trenuri personale

Zona km.	CFR	CD	PKP	SNCF	DB
50	0,54	0,85	1,43	6,670	6,48
100	1,11	1,65	2,53	11,21	12,95
200	2,10	3,19	4,01	19,30	25,20
300	2,73	4,25	4,73	26,25	38,85
400	3,29	5,31	5,21	32,79	51,79
500	3,89	6,37	5,42	38,74	64,74
600	4,54	7,43	5,56	44,56	77,69
700	5,15	8,49	5,92	49,81	90,64

ANEXA Nr. 4

Subventii la cai ferate din Europa

Tara	mil. calatori km	mil. tren km (calatori)	subventie [mil. USD]	USD/mii calatori km
Germania	75053	726,94	3746	50
Franta	66495	362,53	1697	26
Italia	40971	249,29	1727	42

Austria	7997	91,72	369	46	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Polonia	21158	175,70	204	10	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Romania	12304	69,88	153	12	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Cehia	6929	95,37	164	24	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Ungaria	6835	0,93	197	29	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Bulgaria	3819	30,11	206	54	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+
Croatia	943	16,52	56	59	
+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+	+-----+

ANEXA Nr. 5

SITUATIA COMPARATIVA A SALARIULUI MEDIU BRUT  
REALIZAT IN DECEMBRIE 2000

Activitati financiar - bancare, asigurari	12.469 mii lei
- Posta si telecomunicatii	7.733 mii lei
- Administratie publica	7.711 mii lei
- Prelucrarea titeiului, cocsificarea carbunelui	7.706 mii lei
- Extractia petrolului, gaze naturale, carbune	7.520 mii lei
- Energia electrica, termica, gaze, apa	6.729 mii lei
- Metalurgie	4.963 mii lei
- Transport (general)	4.778 mii lei
- Transport feroviar	4.691 mii lei
- Salariu mediu pe economie	3.976 mii lei
- Sanatate si asistenta sociala	3.574 mii lei
- Invatamant	3.536 mii lei
- Textile, confectii	2.227 mii lei
- Pielarie si incaltaminte	1.835 mii lei

ANEXA Nr. 6

PROGNOZA BUGET CFR PE ANUL 2001

mii lei		
• VENITURI	7.727.338	
- Transport buget	740.000	--+
- Tarif utilizare infrastructura	5.715.385	
- Alte venituri	1.271.953	
• CHELTUIELI	8.581.849	
- Materii prime, materiale	975.850	
- Combustibile, energie, apa	403.490	
- RK infrastructura publica	740.000	<---+
- Amortizare	140.000	
- Cheltuieli de personal	4.147.943	
- Alte reparatii infra. publica	306.000	
- Alte cheltuieli	1.014.055	
• REZULTAT	-854.511	

ANEXA Nr. 7

BUGET CFR MARFA PE ANUL 2001

ANEXA Nr. 8

BUGET CFR CALATORI PE ANUL 2001

ANEXA Nr. 9

BUGET CFR PE ANUL 2001

ANEXA Nr. 10

BUGET CFR CALATORI PE ANUL 2001