

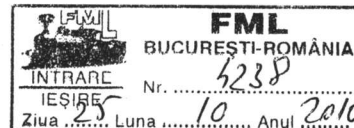


Capital Social 247330300 lei
C.U.I.: 11054537
Registrul Comerțului J40/9775/1998
B-dul Dinicu Golescu 38
Ro-010873 București, 1 România



Serviciul Prognoza Statistica Analiza
Nr. A 3.2.11/319/21.10. 2010

Fax: 021 224 47 40
Tel.CFR: 555.053, 555.054



FEDERATIA MECANICILOR DE LOCOMOTIVA DIN ROMANIA
Domnului Presedinte Iulica MANTESCU

Urmare adresei 4225/15.09.2010 prin care Federatia Mecanicilor de Locomotiva isi exprima opinia asupra sistemului feroviar din Romania, adresata primului ministru si conducerei MTI, CFR Marfa a fost imputernicita sa formuleze si sa transmita punctul sau de vedere la problemele semnalate de federatie.

CFR Marfa s-a confruntat in anul 2009 cu efectele crizei economice mondiale, care a afectat clientii importanti pentru CFR Marfa si a determinat scaderea parcursului marfurilor cu **39%** fata de anul 2008. Inca din luna ianuarie 2009, când prestatia CFR Marfa exprimata in tone nete-km tarifare a reprezentat doar **58,6%** din prestatia lunii ianuarie 2008 iar societatea a inregistrat pierderi in valoare de **65 mil.lei**, CFR Marfa a inceput sa identifice si sa aplice toate masurile de **reducere a cheltuielilor**.

Totodata, societatea a elaborat un **Program de restructurare și reorganizare**, concomitent cu pensionarea salariaților care îndeplineau condițiile de pensionare la cerere, dar rezultatele acestor acțiuni nu s-au concretizat imediat, societatea fiind obligată să parcurgă toate etapele prezăcute de lege până la încetarea efectivă a contractului individual de muncă.

Cu toate aceste masuri de reducere a cheltuielilor, societatea a **incheiat anul 2009** cu o pierdere de **341,9 mil lei**.

In anul 2010, societatea a pus in aplicare Programul de concedieri colective initiat in anul 2009, ce a vizat un numar de cca 4900 salariati, care au beneficiat de protectie sociala prin acordarea de plati compensatorii.

Dupa primele 8 luni ale anului 2010, cu toate ca societatea a luat noi masuri de reducere a cheltuielilor, printre care mentionam masura trimiterii in somaj tehnic prin rotatie a tuturor salariatilor, continua sa inregistreze pierderi de **146,9 mil lei**.

CFR Marfa se confrunta in continuare cu presiunea concurentiala din parte transportatorilor rutieri, ale caror costuri de transport nu sunt grevate de **taxa de acces pe infrastructura**, ci doar de rovinieta si impozit pe mijloacele de transport, dar aceste cheltuieli reprezinta intre 2-8% din cheltuielile totale.

Din acest punct de vedere, **sistemul feroviar este net dezavantajat** fata de sistemul rutier: costul cu taxa de acces pe infrastructura pentru un tren de marfa care circula pe distanta de 50 km cu un tonaj de 1000 tone brute/tren reprezinta **34%** din total costuri efectuate de CFR Marfa pentru deplasarea trenului.

Referitor la **imprumutul de Eurobonduri** din decembrie 2002, CFR Marfa a utilizat sumele pentru modernizarea a 1782 vagoane de marfa, achizitionarea de vagoane noi - 50 RO-LA, 100 Habbillns, Z, Eacs - modernizarea a 64 locomotive, in perioada 2003-2006.

Punctul de vedere al CFR Marfa in ceea ce priveste masurile propuse de Federatia Mecanicilor de Locomotiva pentru sistemul feroviar, este urmatorul:

Ref. la „Stingerea datoriilor inregistrate in sistemul feroviar prin trecerea lor la datoria publica asa cum fac statele din vestul Europei, evitându-se astfel acumularea de dobânzi si penalitati, care oricum nu vor putea fi platite niciodata”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere.

Ref. la „Reorganizarea structurala a caii ferate intr-un sistem integrat (cu readucerea filialelor in structura societatilor), eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare si simplificând structura conducerii”

CFR Marfa sustine aceasta propunere. In Programele de restructurare si reorganizare din anii 2009 si 2010, CFR Marfa si-a propus absorbtia filialelor IRLU (Intreprinderea de Reparat Locomotive si Utilaje) si IRV (Intreprinderea de Reparat Vagoane) prin comasare in interiorul CFR Marfa. In ceea ce priveste filiala Transport Maritim si de Coasta „CFR Ferry-Boat”, s-a propus preluarea ei de catre MTI sau MAPN, ca societate de importanta strategica pentru coridoarele de transport feroviare.

Ref. la „ Rezolvarea problemei datoriei companiei catre furnizorii de energie electrica prin iesirea din situatia actuala de consumator captiv, in scopul achizitionarii de energie electrica de pe piata libera, la tarife avantajoase” .

CFR Marfa sustine aceasta propunere. CFR Marfa a incheiat contractul de furnizare a energiei electrice cu SC Complexul Energetic Craiova SA si a solicitat CNCF CFR SA efectuarea in regim de urgenta a demersurilor necesare in vederea modificari avizelor de racordare, pentru toate statiile de tractiune. Derularea in continuare a acestei actiuni va putea avea loc dupa lichidarea datoriei pe care o inregistreaza CNCF CFR SA la SC Electrica SA si dupa modificarea corespunzatoare a normelor ANRE.

Ref: “Regandirea taxei de utilizare a infrastructurii care nu trebuie sa depaseasca valoarea de 6 lei/trenkm”

CFR Marfa sustine aceasta propunere, in sensul ca valoarea taxei de utilizare a infrastructurii facturata de CFR pentru CFR Marfa este in jur de 14,5 lei/tren km, in timp ce in alte state din EUROPA valoarea este mult mai mica.

Tarife medii ale taxei de acces pe infrastructura in Europa

Sursa: *Statistica Internationala UIC 2007*

Tara	Tarif mediu pentru accesul pe infrastructura feroviara [euro/tren km]		Subventii din partea statului pentru sustinerea transportului feroviar [mil euro]
	trenuri de calatori	trenuri de marfa	
Franta	5,89	2,26	1522
Germania	4,07	2,47	
Belgia	6,8	2,7	1510
Bulgaria	1,1	3,8	62
România	2,7	4,2	302

Din analiza evolutie TUI si comparatia cu alte administratii se constata ca:

a) Valoarea taxei de acces pe infrastructura de 14,5 RON (echivalentul a 4,2 euro/tren km la nivelul anului 2007) pentru trenurile de marfa, se situeaza printre cele mai mari valori comparativ cu alte cai ferate.

b) La alte cai ferate, taxa de acces pe infrastructura este mai mare pentru trenurile de calatori decât pentru trenurile de marfa, justificat de parametrii calitativi ce trebuie asigurati pentru accesul trenurilor de calatori.

Ref. la "Prevederea in contractul cadru de acces pe infrastructura feroviara a unor despagubiri si penalitati pe care CNCFR SA sa le plateasca in cazul nerespectarii conditiilor de circulatie prevazute in livretul de mers al trenurilor de marfa"

CFR Marfa sustine aceasta propunere si considera ca valoarea taxei de acces pe infrastructura, trebuie sa asigure mentinerea infrastructurii la parametrii normali si sa permita respectarea timpilor de mers si a vitezelor stipulate in livretele de mers. In caz contrar prejudiciile cauzate de CFR catre CFR Marfa sunt mult mai mari si pericliteaza relatiile contractuale cu clientii, facilitând migratia acestora catre transportul auto.

Ref. la "Gasirea de solutii pentru stingerea datoriilor acumulate de catre CFR Marfa, datorita nivelului mare al TUI, precum si neincasarilor la timp a contravalorii prestatiilor efectuate pentru unele firme de stat (CET-uri) aflate in dificultate financiara"

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a facut de mai multe ori propunerea de compensare a datoriilor catre bugetul de stat cu datoriilor CET-urilor catre CFR Marfa.(Exp. adresele numerele :F21/62/01.04.2010 si F21/56/19.03.2010 catre Ministerul de Finante ; Cabinet 2/05.01.2010 catre MTI).

Ref. la „Promovarea unei Hotarari de Guvern privind declararea Societatii Comerciale de Transport Maritim si de Coasta CFR Ferry-Boat SA societate de interes strategic si transferul pachetului de actiuni detinut de SNTFM „CFR Marfa” SA la aceasta societate in administrarea MTI. Scopul acestui act normativ consta in implementarea politicii si strategiei nationale in domeniul transportului maritim pe liniile ferry-boat prin mentinerea controlului statului in acest sector, in concordanta cu Hotararea nr.65 din 25.06.2008 a Consiliului Suprem de Aparare a Tarii”

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a facut de mai multe ori propuneri in acest sens. Astfel la cererea MTI, au fost inaintate propuneri de proiecte de legi ce urmau a fi incluse in Proiectul Programului Legislativ al guvernului, propuneri ce au fost inaintate cu adresa nr. A3.1.1/09.01.2009.

Ref. la „Lege cu privire la derularea transporturilor intermodale. Consideram necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale(subventii pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA si Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructura, scutiri de taxe si impozite pentru achizitii de echipamente, mijloace de transport, etc)”

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a facut de mai multe ori propuneri in acest sens, ultima adresa care continea aceasta propunere având nr. A3.1.1/09.01.2009. Propunerile de proiecte de legi facute de CFR Marfa pentru *proiectul Programului Legislativ al Guvernului pentru perioada 2009 – 2012*, sunt:

Nr. crt.	Denumire Proiect de Lege	Inițiatori	Termen de prezentare în Guvern	Principalele reglementări din proiectul de lege
1.	Proiect de Hotărâre a Guvernului privind declararea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. societate comercială de interes strategic și transferul pachetului de acțiuni deținut de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A. la această societate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.	MTI	ianuarie 2009	<p>Prin preluarea pachetului de acțiuni la „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. Statul român, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, devine acționar direct la această societate.</p> <p>„C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. este declarată <i>societate comercială de interes strategic</i>, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 88/1997 privind privatizarea societăților comerciale.</p> <p>„C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. capătă posibilitatea accesării de fonduri bugetare prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Scopul acestui act normativ constă în implementarea politicii și strategiei naționale în domeniul transportului maritim pe liniile ferry – boat prin menținerea controlului statului în acest sector, în concordanță cu Hotărârea nr. 65 din 25.06.2008 a Consiliul Suprem de Apărare a Țării, prin care s-a trasat drept sarcină Ministerului Transporturilor întreprinderea de măsuri pentru optimizarea sistemelor de management al securității în domeniul transporturilor navale inclusiv prin menținerea și dezvoltarea liniei de ferry – boat ca element de legătură între Europa și Asia, aceasta fiind concepută ca o prelungire a Coridorului IV Pan European.</p>
2.	Proiect de Lege privind modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	ianuarie 2009	<p>Proiectul de Lege vizează completarea art. 23, care reglementează plata tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare administrate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – S.A, cu un nou alineat care instituie o serie de reduceri și scutiri a cuantumului acestui tarif după cum urmează:</p> <p>a) 25% pentru trenurile de marfă cu circulație permanentă;</p> <p>b) 50% pentru trenurile de marfă care tranzitează infrastructura feroviară din România;</p> <p>c) scutirea de la plata Tarifului de Utilizare a Infrastructurii a transportului RO-LA (camioane transportate în vagoane speciale).</p> <p>Tinind seama de importanta acordată traficului feroviar de către Consiliul European care apreciază avantajele legate de „mediul ecologic” și „descongestionarea soselelor” se impun în țara noastră măsuri legislative care să stimuleze dezvoltarea traficului feroviar.</p>

Ref. la „Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislative care sa reglementeze o tarifare echitabila a utilizarii infrastructurilor de transport terestru, care sa duca la diminuarea concurentei neloiale existente in prezent, prin aplicarea unui tarif de utilizare a infrastructurii pentru transportul rutier similar si comparativ cu cel aplicat pentru transportul pe calea ferata, fapt ce va asigura si va stimula transferul de pe sosea pe calea ferata a marfurilor care in mod rational, economic si ecologic trebuie transportate pe calea ferata cum ar fi: produsele de balastiera, marfurile periculoase etc”

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a inaintat aceasta propunere prin Programul de restructurare aprobat de AGA CFR Marfa prin Hotararea nr. 38/02.10.2009 si ulterior aprobat de conducerea MTI. Redam mai jos continutul propunerii:

„Pentru consolidarea pozitiei CFR Marfa, in paralel, societatea va face demersuri catre Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, pentru initierea unor acte normative care sa sustina:

- **Introducerea Taxei de acces** si pentru transportatorii auto detinatori de camioane de mare capacitate, concurenti pentru transportul feroviar de marfa, tinând seama de sustinerea statului in constructia, modernizarea si intretinerea soselelor fata de sprijinul pentru infrastructura feroviara”

Ref. la „Donarea sau concesiunea unor triaje sau statii tehnice de la CNCF CFR SA catre CFR Marfa pentru a fi folosite ca depozite pentru vagoanele care nu sunt momentan in circulatie si pentru care CFR SA percepe taxa de stationare”

CFR Marfa sustine aceasta propunere. In prezent, CFR Marfa se confrunta cu problema depozitarii vagoanelor care nu sunt utilizate in circulatie (lipsa comenzi, vagoane defecte sau cu lipsuri), intrucât stationarea acestor vagoane ridica cheltuielile din exploatare, fara sa aduca venituri.

Ref. la „Modificarea Legii nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, si anume art. 201 in sensul completarii cu un nou aliniat care sa cuprinda urmatoarele:

a) produsele energetice livrate in vederea utilizarii drept combustibil pentru motor pentru transposturile feroviare de calatori, marfa si pentru locomotivele si utilajele folosite la revizia si intretinerea infrastructurii feroviare

Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru intretinerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar prin posibilitatea micșorarii tarifelor atat la transportul de calatori, cat si la cel de marfa. Astfel s-ar elimina inca o forma de discriminare inadmisibila a transportului feroviar in raport cu transportul auto”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a inaintat aceasta propunere prin Programul de restructurare aprobat de AGA CFR Marfa prin Hotararea nr. 38/02.10.2009 si ulterior aprobat de conducerea MTI. Redam mai jos continutul propunerii:

„Pentru consolidarea pozitiei CFR Marfa, in paralel, societatea va face demersuri catre Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, pentru initierea unor acte normative care sa sustina:

Eliminarea accizei la motorina consumata in transportul feroviar, similar cu eliminarea facuta pentru transportul maritim si aerian, in scopul asigurarii unui tratament egal intre aceste moduri de transport. Propunerea de mai sus a fost inaintata la MTI, in urma propunerii de proiecte de legi ce urmau a fi incluse in Proiectul Programului Legislativ al guvernului, propuneri ce au fost inaintate cu adresa nr. A3.1.1/09.01.2009.

Ref. la “Achizitionarea energiei electrice de pe piata libera ca si consumatori eligibili prin efectuarea in regim de urgenta de catre CNCFR SA a demersurilor necesare in vederea modificarii avizelor de racordare, pentru toate substatiile de tractiune. Derularea acestei actiuni va putea avea loc dupa lichidarea datoriei pe care o inregistreaza CNCFR SA la SC Electrica SA si dupa modificarea corespunzatoare a normelor ANRE”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere si a inaintat aceasta propunere prin Programul de restructurare aprobat de AGA CFR Marfa prin Hotararea nr. 38/02.10.2009 si ulterior aprobat de

conducerea MTI. Acest punct de vedere a fost stipulat si in Strategia CFR Marfa pentru anul 2009 inaintata la MTI cu adresa nr.A3.1.1/78/22.04.2009.

Ref. la „Elaborarea in regim de urgenta a unor reglementari care sa permita celor doi operatori de transport feroviar recuperarea investitiilor facute de catre acestia pentru formarea personalului de locomotiva in cazul in care personalul respectiv ii paraseste in mod voluntar in favoarea altui operator sau administrator de infrastructura feroviara (retinerea autorizatiilor necesare serviciului pe tipuri de material rulant si pe sectii de infrastructura feroviara)”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere.

Ref. la „Interzicerea folosirii de personal care cumuleaza pensia cu salariul in functii cu responsabilitati in siguranta circulatiei feroviare”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere

Ref. la „Infiintarea unei societati independente de exploatare si intretinere a materialului rulant in vederea reducerii cheltuielilor de exploatare, imbunatatirii starii tehnice a parcului de locomotive, redistribuirii activelor excedentare, precum si pentru o mai buna utilizare a personalului de intretinere si exploatare”

CFR Marfa **nu poate** sustine aceasta propunere, deoarece o mare parte a materialului rulant este gaj pentru imprumutul de 120 milioane euro acordat de **Raiffeisen Bank**.

Cu stima,

**DIRECTOR GENERAL
George MICU**

