

GVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Strategia de restructurare a domeniului feroviar

August 2010

Începând cu anul 2009, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a reconsiderat importanța activității din calea ferată, căreia i-a acordat o atenție deosebită, în consecință sumele alocate pentru domeniul feroviar având o dinamică ascendentă.

Pentru investiții, doar de la bugetul de stat, calea ferată avea la începutul lui 2009 suma de 576,836 milioane lei, iar la finalul anului trecut suma a ajuns la 648,821 milioane lei. Subvenția pentru calea ferată era la începutul anului 2009 de 678,382 mii lei, iar la sfârșitul anului a fost dublată, ajungând la suma de 1,23 miliarde lei.

În 2010, calea ferată a primit chiar de la începutul anului pentru subvenție 1,1 miliarde lei, sumă care s-a majorat în urma recentei rectificări bugetare, ajungând la 1,31 miliarde de lei. La această rectificare, sectorul feroviar a primit sume suplimentare, nu doar pentru subvenții (210 milioane lei), ci și pentru investiții (134 milioane lei).

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii s-a preocupat nu doar de acordarea unor sume mai mari de la buget pentru calea ferată, ci și de atragerea fondurilor europene pentru acest domeniu. După acreditarea Autorității de Management a POS T, din iunie 2009, au fost pregătite și depuse la AM Pos-T, în perioada septembrie 2009 – iulie 2010, proiecte de investiții în valoare de 406 milioane euro (fără TVA). Până la sfârșitul anului 2010 se vor depune în vederea aprobării proiecte în valoare de 2,16 miliarde euro (fără TVA).

I. COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR"–SA

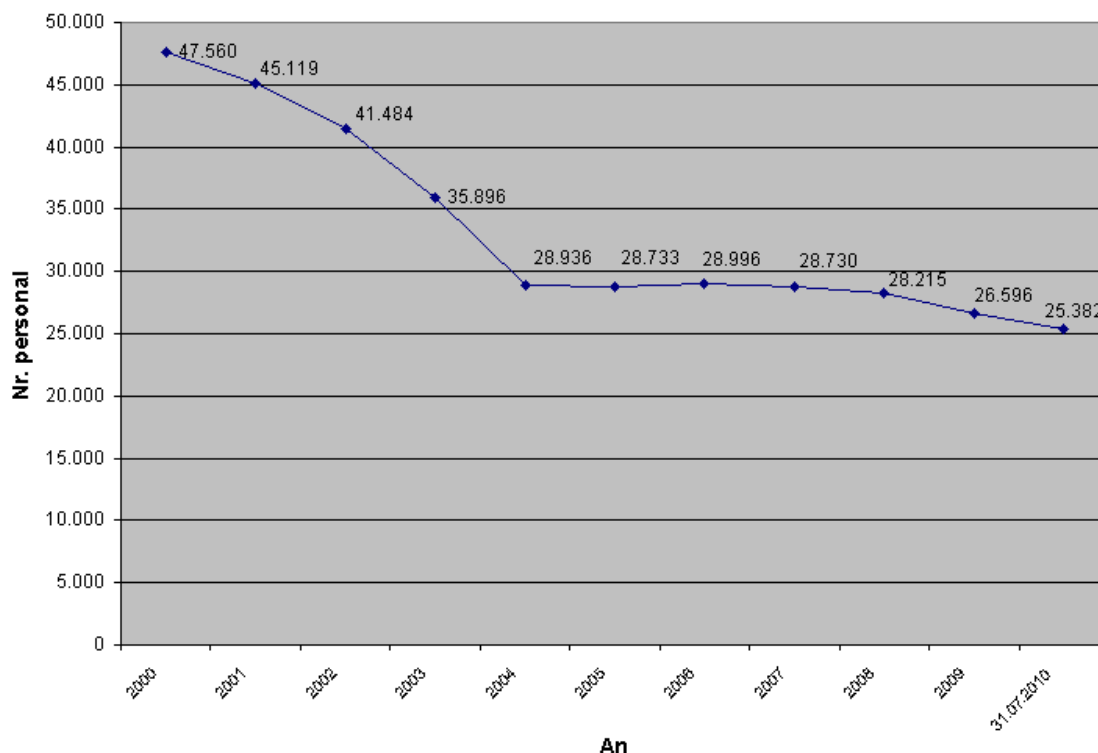
Compania Națională de Căi Ferate CFR SA administrează o rețea feroviară de 10.776 km de cale ferată cu o lungime desfășurată de 20.218 km, activitatea companiei fiind organizată într-o structură centrală cu direcții de specialitate și 8 sucursale regionale de cale ferată organizate pe criterii teritoriale. CNCF"CFR"-SA are și 8 filiale cu statut de societăți comerciale.

1. Situația personalului

Numărul de personal din anul 2000 și până în prezent a cunoscut următoarea evoluție:

| An | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 31.07. 2010 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------|
| Nr. pers. | 47.560 | 45.119 | 41.484 | 35.896 | 28.936 | 28.733 | 28.996 | 28.730 | 28.215 | 26.596 | 25.382 |

Situatia Personalului



Structura salariaților CNCF”CFR”-SA la data de 31.07.2010 este următoarea:

| STRUCTURA | NUMAR SALARIATI |
|---|-----------------|
| MUNCITORI – din care: | 20.178 |
| Muncitori necalificati | 35 |
| Muncitori calificati din care: | 20.143 |
| - incadrati pe categorii | 1.540 |
| - in activitatea de exploatare | 18.204 |
| - alte categorii de muncitori calificati | 339 |
| FUNCTII DE SPECIALITATE SI ADM din care: | 5.204 |
| - functii de executie | 3.182 |
| - functii de conducere | 2.022 |

Până în prezent, compania a externalizat o serie de activitati prin infiintarea unui numar de 22 de filiale cu statut de societati comerciale pe actiuni.

Situatia actuala a filialelor companiei este urmatoarea:

- 11 filiale au fost privatizate;
- una este in curs de lichidare judiciară;
- 2 au fuzionat cu compania, conf. HG nr. 309/19.03.2008 si HG nr. 432/16.04.2008;
- 2 sunt propuse pentru fuzionare cu CFR SA;
- 1 este cuprinsa în programul de privatizare;
- 5 sunt clasificate ca «filiale strategice».

Numărul de personal aferent filialelor CN CF “CFR”-SA se prezintă după cum urmează:

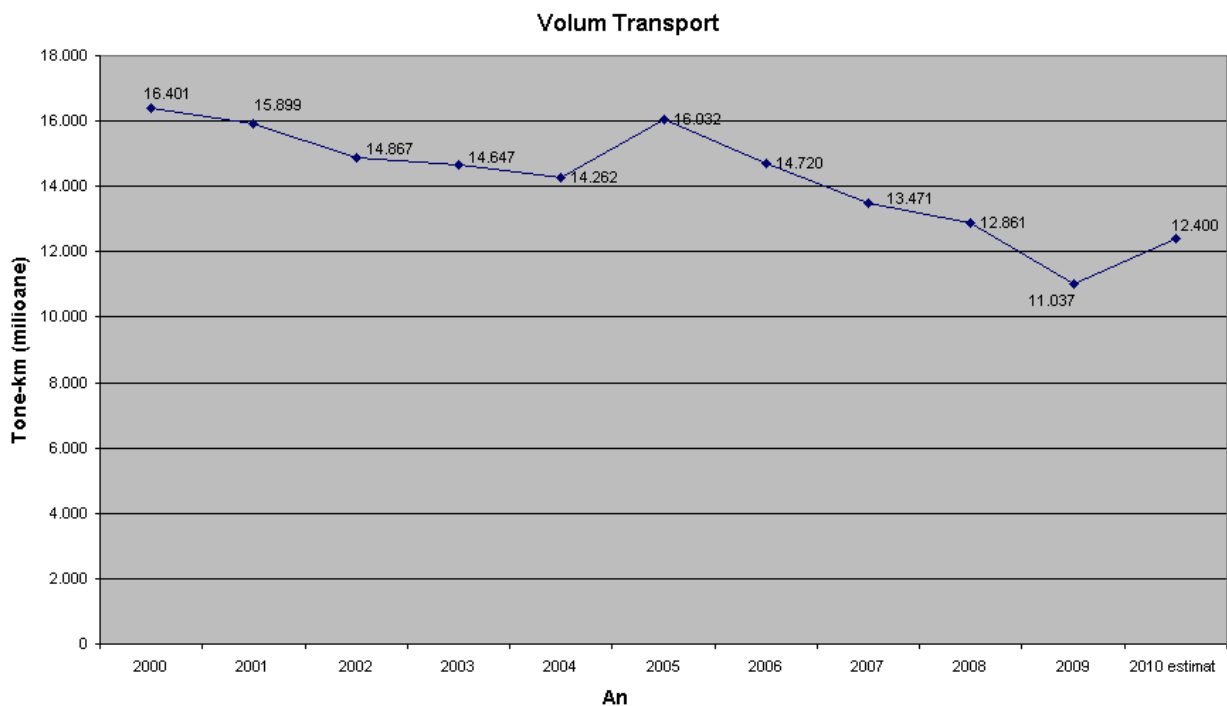
| Nr. crt. | Filiala | Nr. personal la 31.07.2010 | Observatii |
|----------|--|----------------------------|------------------|
| 1 | SC INTRETINERE MECANIZATA A CAII FERATE-SA | 1.381 | Fuziune |
| 2 | SC INFORMATICA FERROVIARA – SA | 374 | Strategica |
| 3 | SC TELECOMUNICATII CFR – SA | 1.135 | Strategica |
| 4 | SC ELECTRIFICARE CFR”-SA | 2.929 | Strategica |
| 5 | SC INTERVENTII FERROVIARE – SA | 314 | Strategica |
| 6 | SC GEI PALAT CFR – SA | 57 | Strategica |
| 7 | SC SERE SI PEPINIERE CFR-SA | 139 | Fuziune |
| 8 | SC TIPOGRAFIA FILARET – SA | 97 | Prog.privatizare |
| 9 | SC UNIFORMA CF – SA | 0 | Lichidare |
| | TOTAL | 6.426 | |

2. Activitatea desfășurată

În primele 6 luni ale anului 2010, volumul de transport a fost de 6.200 milioane tone-km, ceea ce conduce la o estimare pentru întreg anul 2010 de 12.400 milioane tone-km.

Evoluția volumului de transport din anul 2000 și pînă în prezent este următoarea:

| An | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|
| tone-km (mil.) | 16.401 | 15.899 | 14.867 | 14.647 | 14.262 | 16.032 | 14.720 | 13.471 | 12.861 | 11.037 | 12.400 (estimat) |

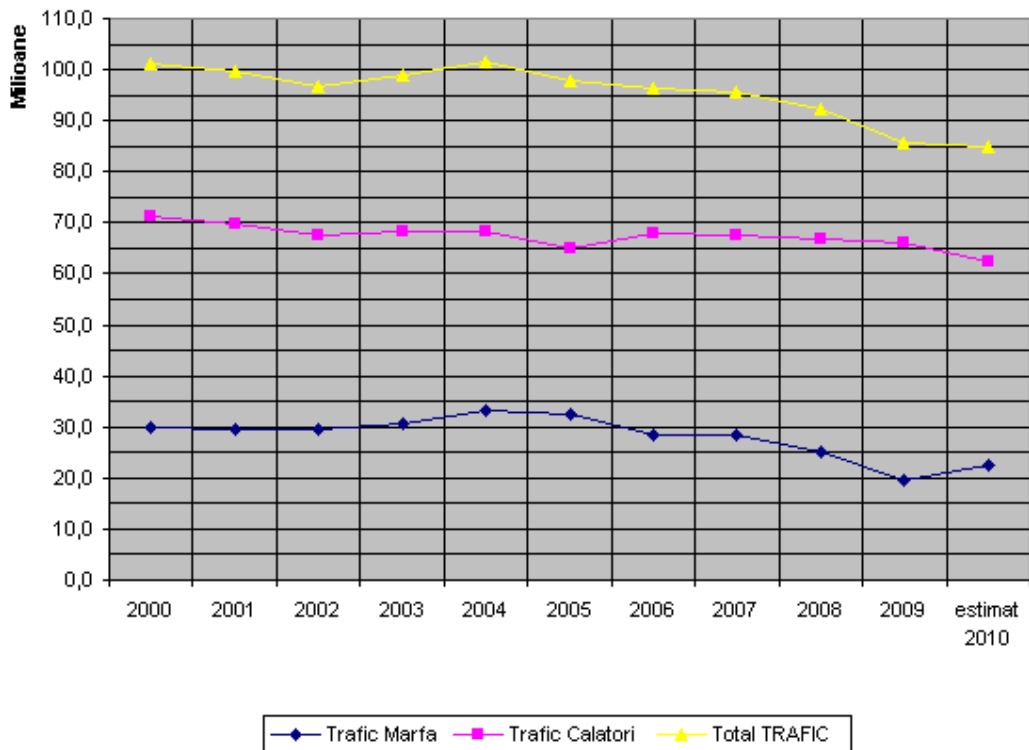


Evoluția traficului de marfă și călători din anul 2000 până în prezent este următoarea:

[tren-Km]

| | Trafic Marfa | Trafic Calatori | Total TRAFIC |
|--------------|--------------|-----------------|---------------|
| 2000 | 29.754.333,8 | 71.307.565,0 | 101.061.898,8 |
| 2001 | 29.567.252,2 | 69.943.761,0 | 99.511.013,2 |
| 2002 | 29.377.603,3 | 67.460.576,0 | 96.838.179,3 |
| 2003 | 30.622.524,3 | 68.291.053,0 | 98.913.577,3 |
| 2004 | 33.260.291,0 | 68.183.172,6 | 101.443.463,6 |
| 2005 | 32.604.897,9 | 65.082.116,6 | 97.687.014,5 |
| 2006 | 28.304.849,4 | 67.947.305,9 | 96.252.155,3 |
| 2007 | 28.270.503,4 | 67.423.379,5 | 95.693.882,9 |
| 2008 | 25.242.453,1 | 66.957.121,7 | 92.199.574,8 |
| 2009 | 19.442.578,0 | 66.075.423,4 | 85.518.001,4 |
| estimat 2010 | 22.687.490,0 | 62.395.630,0 | 85.083.120,0 |

EVOLUTIE TRAFIC 2000 - 2010



3. Starea tehnică a infrastructurii feroviare

În prezent se înregistrează un număr de 5.596 km linii curente și directe scadente la reparații capitale.

Restanțe importante se înregistrează și la lucrările de reparații ale lucrărilor de artă și terasamente, pe rețeaua feroviară existând la ora actuală un număr de 3.954 poduri și podețe cu durata de viață expirată, iar 12.026 sunt scadente la reparațiile capitale.

O situație similară se înregistrează și la instalațiile de siguranța circulației, de semnalizare, centralizare și bloc de linie automat, 1.015 de stații (19.846 macazuri) dintr-un total de 1.087(22.004 macazuri) fiind scadente la reparații capitale.

De asemenea, mai sunt scadente la reparații capitale :

- 67 tuneluri, din totalul de 170;
- 6.235 km bloc de linie automat din totalul de 6.801 km;
- 59 substații de tracțiune electrică a trenurilor, din totalul de 77;
- 8.508 km linii electrice de contact, din totalul de 10.407 km;
- 4.471 km linii electrice de joasă tensiune, din totalul de 5.869 km;
- 96 posturi de transformare de 16 MVA, 110/27,5 KV, din totalul de 186;
- 10.209 km rețele de telecomunicații, din totalul de 12.071 km;
- 285 mașini grele de cale pentru întreținerea și repararea liniilor și instalațiilor, din totalul de 422;
- 68 utilaje de intervenții (pluguri de zapadă și macarale EDK), din totalul de 86;
- 28 locomotive, din totalul de 28, și 1.050 vagoane, din totalul de 2.286.

Acumularea an de an a scadențelor la reparațiile capitale ale liniilor, lucrărilor de artă și instalațiilor de conducere și siguranța circulației au condus la necesitatea introducerii la momentul de față a 579 restricții de viteză.

4. Fonduri europene nerambursabile

În perioada septembrie 2009 – iulie 2010 s-au pregătit proiecte de investiții pentru care s-au depus la *Autoritatea de Management POS-T* din cadrul *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* documentațiile necesare aprobării cererilor de finanțare în valoare de 406 milioane EURO (reabilitare Curtici-Radna “Proiect Pilot ERTMS”).

În plus până la sfârșitul anului 2010 se vor depune cererile de finanțare pentru alte proiecte în valoare de 2,16 miliarde EURO (reabilitarea secțiunilor de cale ferată Coșlariu-Simeria, Sighișoara-Coșlariu).

De asemenea în cursul lunii septembrie 2010 va fi aprobat de către Comisia Europeană primul proiect major din domeniul feroviar “Proiect Pilot ERTMS” în valoare de 61 mil. euro.

5. Situația economică a CNCF „CFR” SA pe semestrul I al anului 2010

CNCF „CFR” SA înregistrează la data de 30.06.2010 venituri totale de 1.700.926,06 mii lei, respectiv cheltuieli totale de 2.133.440,14 mii lei, rezultând o pierdere de 432.514,08 mii lei.

Veniturile proprii ale companiei constau din :

- Venituri din exploatare
- Venituri financiare

Ponderea cea mai mare o dețin veniturile din exploatare, care în medie reprezintă peste două treimi din total veniturilor.

Principalele venituri de exploatare sunt:

- venituri din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI)
- venituri din alte activități

Veniturile din taxa de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) se obțin pe baza unui tarif, care la momentul actual are o valoare de:

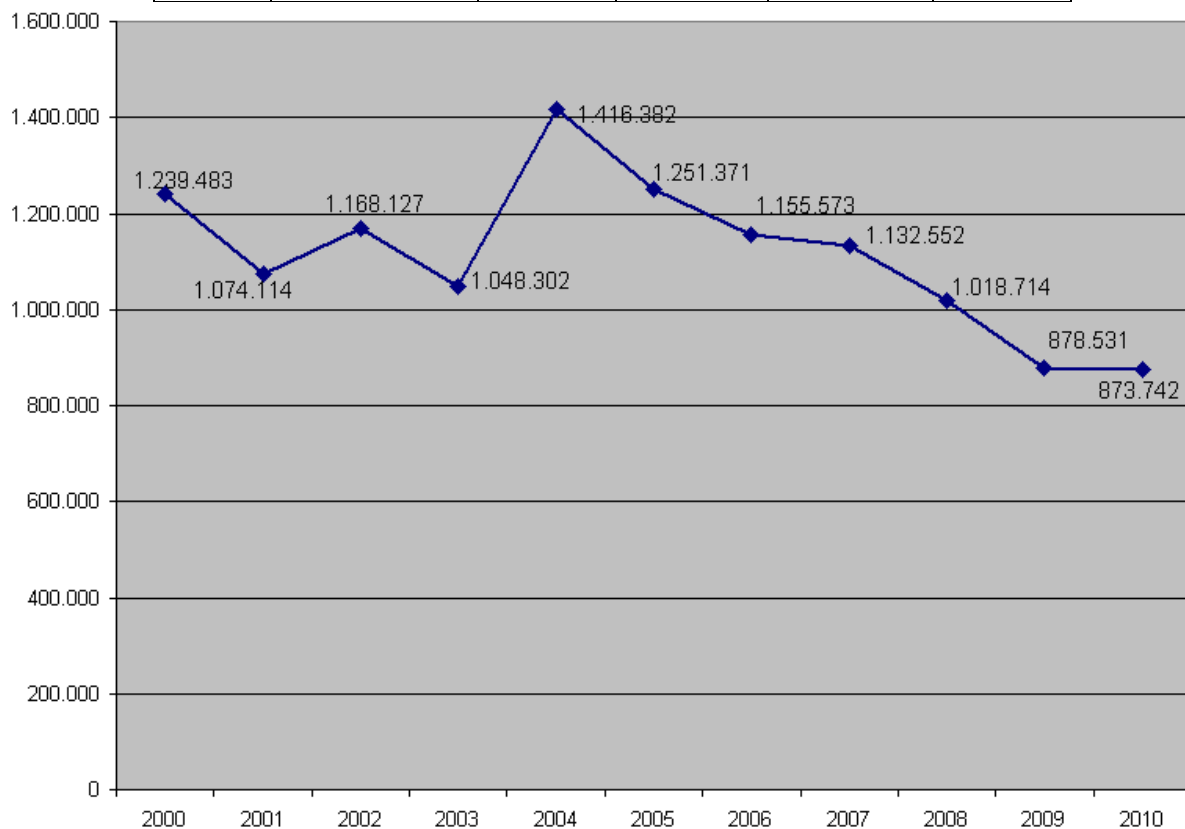
- 14 lei/tren km, pentru transportul feroviar de marfă;
- 9 lei/tren km, pentru transportul feroviar de călători.

În primele 6 luni ale anului 2010, veniturile realizate din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI) au fost de 436,9 milioane lei, ceea ce, dacă se pastrează aceeași evoluție, conduce la o valoare estimată a veniturilor din taxa de utilizare a infrastructurii pe întreg anul 2010 de 873,8 milioane lei.

Evoluția veniturilor realizate din taxa de utilizare a infrastructurii, din anul 2000 și până în prezent, este următoarea

| An | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| TUI(mii lei) | 1.239.483 | 1.074.114 | 1.168.127 | 1.048.302 | 1.416.382 | 1.251.371 |

| An | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| TUI (mii lei) | 1.155.573 | 1.132.552 | 1.018.714 | 878.530 | 873.742 |

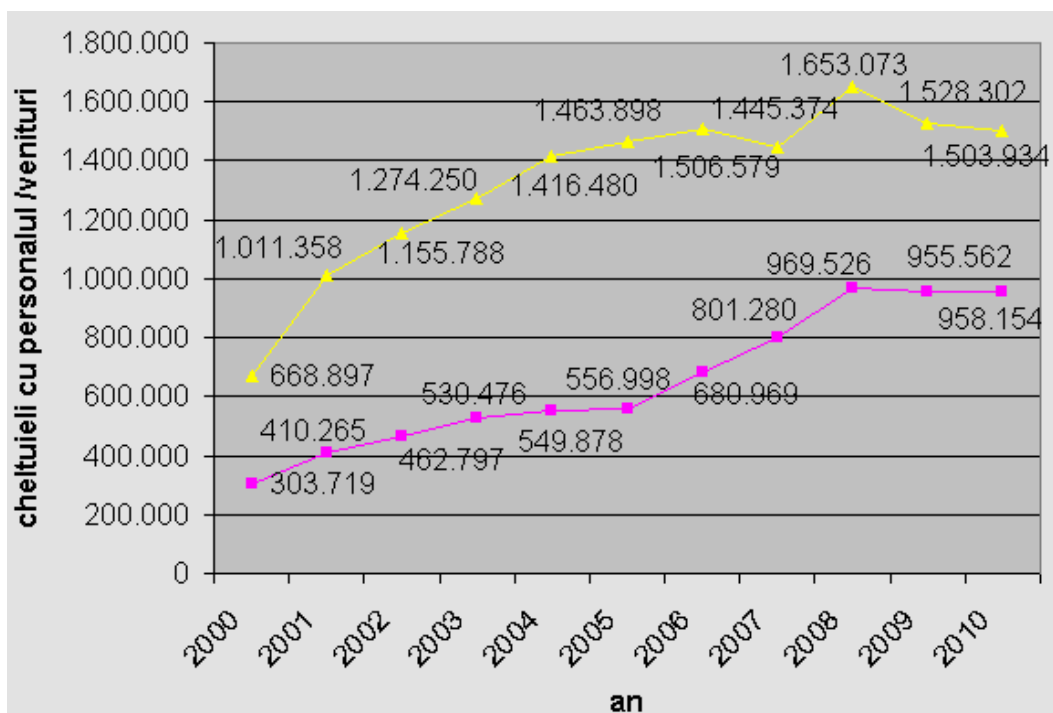


Veniturile proprii ale companiei realizate din taxa de utilizare a infrastructurii și alte venituri din exploatare pentru anul 2010 au valoarea estimată de 1,5 miliarde lei, iar cheltuielile cu personalul sunt estimate la valoarea de 958 milioane lei, ceea ce conduce la un raport între cheltuielile cu personalul și venituri de 63,71 % .

În perioada 2000-2010, situația cheltuielilor cu personalul și a veniturilor proprii ale companiei, realizate din taxa de utilizare a infrastructurii și alte venituri din exploatare, se prezintă astfel:

| An | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Cheltuieli cu personalul (mii lei) | 303.719 | 410.265 | 462.797 | 530.476 | 549.878 | 556.998 |
| Venituri proprii (mii lei) | 668.897 | 1.011.358 | 1.155.788 | 1.274.250 | 1.416.480 | 1.463.898 |
| Cheltuieli cu personalul /venituri (%) | 45,41 | 40,57 | 40,04 | 41,63 | 38,82 | 38,05 |

| An | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Estimat 2010 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Cheltuieli cu personalul (mii lei) | 680.969 | 801.280 | 969.526 | 955.562 | 958.154 |
| Venituri proprii (mii lei) | 1.506.579 | 1.445.374 | 1.653.073 | 1.528.302 | 1.503.934 |
| Cheltuieli cu personalul /venituri (%) | 45,20 | 55,44 | 58,65 | 62,52 | 63,71 |



6. Necesitatea unei etape de reorganizare

Din analiza situației economice a companiei pe primele 6 luni ale anului 2010, reiese că CNCF „CFR”-SA înregistrează venituri totale în valoare de 1,7 miliarde lei, respectiv cheltuieli totale în sumă de 2,1 miliarde lei, rezultând o pierdere în sumă de 432 milioane lei, iar pentru finele anului 2010 se prognozează o pierdere de aproximativ 865 milioane lei.

Aceste valori, ce indică un dezechilibru major între veniturile și cheltuielile prognozate impun adoptarea în regim de urgență a unor măsuri severe de reducere a cheltuielilor, în paralel cu identificarea de soluții pentru creșterea veniturilor, astfel încât pe termen mediu acestea să conducă la reechilibrarea financiară a companiei.

Măsurile de redresare economică necesare pornesc de la identificarea și eliminarea zonelor generatoare de pierderi, fără perspective de revitalizare economică pe termen mediu și lung, concomitent cu crearea unui cadru legislativ de viitor propice atragerii investițiilor cu capital privat în scopul reeicientizării activității.

Adoptarea urgentă a unor măsuri va conduce la optimizarea activităților și la eficientizare economică. Aceasta implică soluții ce vizează eliminarea activităților nerentabile, inclusiv prin reducerea numărului de personal.

7. MĂSURI DE RESTRUCTURARE ȘI REORGANIZARE

- reanalizarea și redimensionarea activităților și structurilor organizatorice existente;
- reducerea structurilor centrale ale companiei și ale sucursalelor regionale cu 25%;
- preluarea de la filialele cu statut de societăți comerciale a activităților care s-au dovedit a fi nerentabile a se derula externalizat și asigurarea de structuri organizatorice cu un număr redus de posturi de conducere, care să asigure desfășurarea corespunzătoare și eficientă a activităților preluate în cadrul companiei;
- continuarea procesului de licitare și închiriere a liniilor aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile rămase neadjudicate/necontractate în etapele de licitație derulate anterior (35 de secții însumând 814,63 km, care prin închiriere aduc economii de 158,1 milioane lei/an);
- promovarea unei Hotărâri de Guvern prin care să fie incluse în categoria infrastructurii neinteroperabile un număr de 9 secții de circulație, care însumează 366,53 km și care, prin închiriere, conduc la o economie de 39.6 milioane lei/an). Prin aceasta, lungimea infrastructurii feroviare neinteroperabile din România va fi 3.606,53 km, reprezentând 101 secții de circulație;
- închiderea secțiilor de circulație neinteroperabile și disponibilizarea personalului aferent în cazul secțiilor care nu vor putea fi închiriate în etapele de licitație din anul 2010 și ulterior emiterii Hotărârii de Guvern de suplimentare a numărului de secții;
- reducerea cheltuielilor companiei ca urmare a aplicării de măsuri de restructurare la filialele companiei la care CNCF"CFR"-SA este acționar unic;
- reducerea cheltuielilor cu lucrări și servicii în ramurile Linii și Instalații;
- valorificarea prin vânzare a unor terenuri proprietate privată a companiei.

Efectele măsurilor prezentate, sunt următoarele :

| Nr. Crt. | Măsura : | Efect in 2010: | Efect in 2011: |
|---------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| 1 | reducerea structurilor centrale ale companiei și ale unităților exterioare subordonate direcțiilor de specialitate cu 74 de posturi și disponibilizarea personalului aferent | 180 mii lei | 2.167 mii lei |
| 2 | reducerea structurilor centrale ale sucursalelor regionale cf 1-8 cu 217 de posturi și disponibilizarea personalului aferent | 530 mii lei | 6.360 mii lei |
| 3 | reducerea structurilor exterioare ale sucursalelor regionale cf 1-8 cu 305 de posturi și disponibilizarea personalului aferent | 744,5 mii lei | 8.934 mii lei |
| 4 | redimensionarea activitatilor si structurilor organizatorice la nivelul subunităților de bază din ramura linii și reducerea cu 27 a numărului de posturi și disponibilizarea personalului aferent | 65,9 mii lei | 790 mii lei |
| 5 | redimensionarea activitatilor si structurilor organizatorice la nivelul subunităților de bază din ramura trafic și reducerea cu 186 a numărului de posturi (IDM, acari, paznici de bariera) și redistribuirea personalului aferent | 908 mii lei | 5.448 mii lei |
| 6 | redimensionarea activitatilor si structurilor organizatorice la nivelul subunităților de bază din ramura instalatii și reducerea cu 16 a numărului de posturi | 39 mii lei | 468 mii lei |
| 7 | închirierea secțiilor de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile rămase neadjudicate/necontractate în etapele de | 52.707 mii lei | 158.121 mii lei |

| | | | |
|-------------------------------------|---|------------------------------------|------------------------|
| | licitație derulate pana în prezent | (4 luni din 2010) | |
| 8 | închirierea unor secții de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile după promovarea unei hotărâri de guvern prin care să fie incluse în categoria infrastructurii neinteroperabile a unui număr de 9 secții de circulație | 6.593 mii lei (2 luni din 2010) | 39.557 mii lei |
| 9 | reducerea cheltuielilor cu lucrări și servicii în ramura linii | 30.000 mii lei | - |
| 10 | reducerea cheltuielilor cu lucrări și servicii în ramura instalații | 12.500 mii lei | - |
| 11 | valorificarea prin vânzare a unor terenuri proprietate privată a companiei | - | 60.000 mii lei |
| 12 | reducerea cheltuielilor administrative (carburanți, exploatarea parcului auto, comunicații telefonice, etc.) | 400 mii lei | 1.200 mii lei |
| 13 | Economii la bugetul companiei, ca urmare a diminuării cheltuielilor cu filialele | 652 mii lei | 4.920 mii lei |
| TOTAL EFECTE MĂSURI APLICATE | | 105.319 MII LEI | 287.965 MII LEI |

8. Concluzii

8.1. Aplicarea măsurilor propuse prin prezentul program va conduce la:

- reducerea numărului de personal cu 1.630 salariați, din care 991 (61%) personal muncitor, respectiv 639 (39%) personal de specialitate și administrativ.
- atragerea de capital privat pentru întreținerea și exploatarea unui număr total de 44 de secții de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile, ce însumează 1.181,16 Km. În situația în care aceste secții nu vor putea fi închiriate, iar autoritățile locale nu se vor putea implica în asigurarea diferenței de finanțare aferente întreținerii și exploatarea acestora, cele 44 de secții vor fi propuse pentru închidere și disponibilizarea personalului aferent. Economii prognozate a fi înregistrate în acest caz sunt de 5,9 milioane lei în anul 2010 și de 34 milioane lei în anul 2011.
- efectul total al măsurilor propuse este de 105,4 milioane lei în anul 2010, respectiv 288 milioane mii lei în anul 2011.

8.2. Prin efectele lor, măsurile propuse conduc la diminuarea cheltuielilor CNCF"CFR"SA.

Este nevoie și de actualizarea cadrului legislativ, pentru a asigura echilibrul economico-financiar a companiei și a avea sumele necesare pentru întreținere, reparare și exploatarea a infrastructurii, în scopul menținerii acesteia în parametri de siguranță a traficului și de regularitate a circulației trenurilor. Actualizarea legislativă are ca scop:

- asigurarea de la bugetul de stat a diferenței dintre costurile reale de întreținere și exploatarea a infrastructurii și veniturile realizate din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI);
- rezolvarea problemei datoriei companiei către furnizorii de energie electrică prin ieșirea din situația actuală de consumator captiv, în scopul achiziționării de energie electrică de pe piața liberă, la tarife avantajoase.

8.3. În cadrul procesului de restructurare, având în vedere necesitatea accelerării accesării fondurilor europene pentru lucrări la infrastructura feroviară, se impune consolidarea structurilor organizatorice din cadrul sectorului de activitate care realizează pregătirea și implementarea proiectelor cu finanțare europeană și de asemenea, realizarea măsurilor privind stimularea materială a personalului, respectiv acordarea unui spor de până la 75% la salariu, relaționat direct cu nivelul de performanță profesională individuală.

**II. SOCIETATEA DE TRANSPORT FEROVIAR
DE CĂLĂTORI CFR CĂLĂTORI SA**

CFR Călători are în structura sa 8 regionale de transport feroviar public de călători care coordonează activitățile subunităților din structura lor: depouri de locomotive, revizii de vagoane, stații de cale ferată și halte de călători ce sunt dispersate pe întreg teritoriul țării.

Evoluția personalului pe perioada 2005 – 2010(sem.I) se prezintă astfel:

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(sem.I) |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|
| 17.068 | 17.078 | 17.078 | 17.075 | 16.004 | 15.037 |

În cursul anului 2009, față de activitatea realizată în anul 2008, CFR Călători a înregistrat o diminuare a activității de cca. 13%, care a continuat și în anul 2010 (13% în semestrul I 2010, față de perioada similară 2009).

Diminuarea activității exprimată îndeosebi prin indicatorii de cantitate, numărul de călători expediați respectiv parcursul acestora, se prezintă astfel:

| Indicatori | 2007 | 2008 | 2009 | % 2009/2008 | Sem I. 2010 | % sem I. 2010/ sem I 2009 |
|------------------------------------|---------|---------|--------|----------------|----------------|------------------------------|
| Nr.călători expediați (mii) | 85.753 | 75.343 | 65.538 | 87,0 | 29.841 | 87,3 |
| Călători Km (milioane) | 7.416,8 | 6.876,8 | 5975,4 | 86,9 | 2.502,6 | 87,0 |
| Tren Km (mii) | 67.117 | 66.283 | 64.144 | 96,8 | 29.666 | 99,7 |
| Grad de utilizare (căl/100 loc) | 30,9 | 30,4 | 28,5 | 93,5 | 26,8 | 97,5 |

Evoluția indicatorilor economico-financiari în perioada 2007 – 2009 și preliminarea realizărilor pentru anul 2010:

(mii lei)

| INDICATORI | 2007 | 2008 | 2009 | Preliminat 2010 | % 4/3 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|----------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| VENITURI TOTALE din care : | 2.235.663 | 2.519.060 | 2.449.541 | 2.274.059 | 92.8 |
| VENITURI DE EXPLOATARE din care : | 2.168.044 | 2.394.606 | 2.400.585 | 2.144.059 | 89.3 |
| 1. CALATORI | 887.675 | 945.141 | 843.950 | 737.800 | 87.4 |
| din care CCL | 507.095 | 522.950 | 443.883 | 366.100 | 82.4 |
| 2. COMPENSATIE PT. TARIFE | 1.008.201 | 1.112.813 | 1.109.159 | 956.259 | 86.2 |

| | | | | | |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| TOTAL CHELTUIELI din care : | 2.370.566 | 2.779.118 | 2.659.890 | 2.565.837 | 96.4 |
| CHELTUIELI DE EXPLOATARE din care : | 2.302.008 | 2.616.912 | 2.574.624 | 2.395.837 | 93 |
| CHELTUIELI MATERIALE | 869.213 | 1.078.401 | 1.038.656 | 931.944 | 89.7 |
| CHELTUIELI CU PERSONALUL | 525.266 | 645.201 | 648.097 | 642.222 | 99 |
| ALTE CHELTUIELI DE EXP. | 303.476 | 296.739 | 301.025 | 242.895 | 80.6 |
| CHELTUIELI TUI | 604.053 | 596.571 | 586.846 | 578.776 | 98.6 |
| PROFIT/PIERDERE | -134.903 | -260.058 | -210.378 | -291.778 | - |

Analizând evoluția indicatorilor specifici, la sfârșitul anului 2010 se prelină o nerealizare a veniturilor din vânzarea biletelor de călătorie de 110 milioane lei, respectiv 22% față de bugetul de venituri și cheltuieli, în condițiile în care au fost diminuate cheltuielile materiale cu 10 milioane lei, respectiv 3.4%, și cheltuielile cu prestațiile externe cu 50,8 milioane lei, respectiv 20.47%.

Astfel, au fost reziliate sau sistate o serie de contracte, după cum urmează:

- mentenanța instalațiilor de climatizare a vagoanelor de călători
- manipulare acumulatori
- dezinsecție/deratizare spații și material rulant,
- transport auto
- pază subunități,

Aceste activități sunt executate cu personal propriu.

În aceste condiții, în execuția bugetară se prelină o pierdere de 291,8 milioane lei, cu 111.8 milioane lei mai mare față de pierderea de 180 milioane lei din bugetul aprobat.

La data de 30 iunie 2010 societatea înregistrează arierate în valoare de 583,7 milioane lei :

- CNCFR și filiale 300.753 mii lei
- Reparatari 95.641 mii lei
- Combustibil 88.695 mii lei
- Filiale proprii 48.872 mii lei
- Furnizori de utilități, materiale, servicii, chirii și prestații material rulant 44.384 mii lei

Ca urmare a situației dificile în care se află CFR Călători, este necesar ca în perioada imediat următoare a anului în curs să fie aplicate măsuri de redresare economico-financiară a societății, astfel :

- măsuri de reorganizare a activității de transport, cu implicarea MTI și a C.N.- CFR SA;
- măsuri imediate de reorganizarea structurală a SNTFC CFR Călători SA;
- alte măsuri cu efect de reducere a cheltuielilor și creștere a veniturilor.

I. MĂSURI DE REORGANIZARE A ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT

Sistarea operării trenurilor de călători pe secții de circulație cu încasări reduse, astfel:

- a. În conformitate cu intenția CFR SA de a modifica HG 1409/2007 prin trecerea unui număr de 6 secții în secții neinteroperabile și concesionarea acestora sau închiderea totală, efectul va fi reducerea a 200.000 tren-km în următoarele patru luni, cu o economie financiară de aprox. 4,7 milioane lei, reducerea fiind direct influențată de decizia CFR SA.

| Nr. crt. | Sectia | RTFC | km | tren-km / zi |
|----------|------------------------------|-----------|----|--------------|
| 1 | Bucuresti - Oltenita | Bucuresti | 79 | 316 |
| 2 | Rosiori - Alexandria | Craiova | 34 | 379 |
| 3 | Argeselu - Campulung-Golesti | Craiova | 55 | 220 |
| 4 | Rosiori - Turnu Magurele | Craiova | 50 | 457 |
| 5 | Oravița- Anina | Timișoara | 33 | 198 |
| 6 | Oravița- Iam | Timișoara | 27 | 154 |

- b. Conform HG 1409/2007, au fost licitate și urmează a fi preluate un număr de 3 secții declarate ca secții neinteroperabile, măsura va avea ca efect reducerea a 35.000 tren-km, cu o economie financiară de aprox. 1,1 milioane lei pentru ultimele două luni.
Secțiile care vor fi preluate sunt următoarele:

| Nr. crt. | Sectia | RTFC | km | tren-km / zi |
|----------|-------------------------|-----------|----|--------------|
| 1 | Buda - Slanic | Bucuresti | 34 | 227 |
| 2 | Ploiesti Nord - Maneciu | Bucuresti | 44 | 176 |
| 3 | Simeria - Hunedoara | Timisoara | 15 | 184 |

- c. Urmare analizei comune CNCF CFR SA - CFR Călători, referitoare la rezultatele economico-financiare pe anumite secții de circulație, se propune a nu se mai opera pe 7 secții de circulație (indiferent de clasificarea acestora în secții neinteroperabile/interoperabile), cu modificarea obligatorie a Contractului de Servicii Publice pentru 2010 încheiat cu MTI, acest lucru având ca efect reducerea a cca. 200.000 tren-km, cu o economie financiară de aprox. 4,8 milioane lei în următoarele patru luni.

Secțiile propuse sunt următoarele:

| Nr. crt. | Sectia | RTFC | km | tren-km / zi |
|----------|-----------------------------------|-----------|------|--------------|
| 1 | Babeni - Alunu | Craiova | 40,6 | 139 |
| 2 | Strehaia - Motru | Craiova | 31 | 177 |
| 3 | Podu Olt - Porumbacu | Brasov | 19 | 247 |
| 4 | Giurgiu -Gradistea | Buc | 49 | 196 |
| 5 | Livezeni - Lupeni | Timisoara | 17 | 170 |
| 6 | (Barlad)Zorleni - Falciu Nord hcv | Iasi | 70 | 280 |
| 7 | Medgidia - Negru Voda | Constanta | 58 | 348 |

- d. Pe lângă secțiile menționate la pct. c, sunt o serie de secții declarate ca neinteroperabile de CNCF CFR SA, prevăzute în HG 1409/2007, pe care CFR Călători nu va mai opera, cu modificarea corespunzătoare a Contractului de Servicii Publice pentru 2010 încheiat cu MTI, acest lucru având ca efect reducerea a cca 150.000 tren-km, cu o economie financiară de aprox. 2,8 milioane lei în următoarele patru luni.

Secțiile propuse sunt următoarele:

| Nr. crt. | Sectia | RTFC | km | tren-km / zi |
|----------|------------------------------------|-----------|----|--------------|
| 1 | Caransebes - Boutari | Timisoara | 70 | 420 |
| 2 | Jebel - Liebling | Timisoara | 10 | 20 |
| 3 | Carpinis - Ionel | Timisoara | 31 | 186 |
| 4 | (Pitești) Vâlcele- Curtea de Argeș | Craiova | 16 | 160 |
| 5 | Dornisoara - Floreni | Iasi | 22 | 88 |
| 6 | Crasna - Husi | Iasi | 33 | 330 |
| 7 | Marasesti - Panciu | Galati | 18 | 36 |

e. Pentru fiecare secție vicinală pe care CFR Călători operează cu mai mult de 4 trenuri personale pe zi s-a realizat o analiză detaliată a raportului venituri/cheltuieli.

Ca urmare, se propune reducerea de tren-km proporțional cu utilizarea trenurilor, mergând până la un număr minimal de 4 trenuri pe zi și secție. Pentru cele 8 secții luate în calcul rezultă o reducere de aproximativ 123.000 tren-km, cu o economie financiară de aproximativ 3 milioane lei pentru trim. IV 2010.

| Nr. crt. | Sectia | RTFC | Nr. trenuri programate | Nr. trenuri de anulat |
|----------|----------------------|-----------|------------------------|-----------------------|
| 1 | Târoviște-Pietroșița | București | 8 | 3 |
| 2 | Videle-Giurgiu | București | 8 | 2 |
| 3 | Arad-Curtici | Timișoara | 14 | 4 |
| 4 | Timișoara- Jimbolia | Timișoara | 14 | 4 |
| 5 | Caransebeș- Reșița | Timișoara | 12 | 4 |
| 6 | Satu Mare- Halmeu | Cluj | 15 | 8 |
| 7 | Galați- Bârlad | Galați | 10 | 4 |
| 8 | Constanța- Mangalia | Constanța | 10 | 2 |

De asemenea, se propune întreprinderea tuturor demersurilor pentru reducerea cu 10% a pachetului minim social pentru perioada septembrie – decembrie 2010, prevăzut în Actul Adițional pe anul 2010 la *Contractul de servicii publice pentru perioada 2008-2011*, cu menținerea compensației pe anul în curs.

Reducerea pachetului minim social permite statului, reprezentat de MTI, să acorde o compensație la o valoare unitară de cca. 16,37 lei/tren-km, față de 15,8 lei/tren-km în prezent și un necesar calculat de 23,05 lei/tren-km.

Ca urmare, prin dimensionarea corespunzătoare a activității, se evaluează reducerea cheltuielilor cu:

1. TUI;
2. consumurile de energie electrică și motorină;
3. reparația și întreținerea materialului rulant;
4. utilizarea forței de muncă

Reducerea cu 10% a pachetului minim social pentru perioada septembrie - decembrie 2010 implică o anulare de aproximativ 2 milioane tren-km, respectiv 500.000 tren-km lunar, față de activitatea prognozată de 5.000.000 tren-km lunar, aceasta reprezentând 10% reducere lunară.

După aplicarea măsurilor de la punctele a-e, se va obține o reducere de aprox. 700.000 tren-km, cu o economie financiară de aprox. 18,4 milioane lei.

Suplimentar, se va propune anularea unor trenuri de călători în perioada septembrie-decembrie 2010, ceea ce conduce la anularea unui volum de aproximativ 1.300.000 tren-km, cu o economie financiară de aproximativ 31 milioane.lei.

Aplicarea măsurilor de mai sus pot avea ca efect închiderea activității în anumite locații, cu implicațiile corespunzătoare în reducerea numărului de personal și a costurilor de întreținere administrativă. Astfel,

- Prin anularea circulației trenurilor pe secțiile Oravița – Anina și Oravița – Iam, se justifică închiderea activității Postului de Revizie Oravița, cât și a SELC Oravița;
- Prin anularea circulației trenurilor pe secțiile Ploiești – Măneciu și Ploiești - Slănic, se justifică închiderea activității Reviziei de Vagoane Ploiești Sud;
- Reducerea personalului comercial de însoțire tren;
- Prin prelungirea trenurilor de călători de la Lugoj la Timișoara Nord se justifică închiderea activității SELC Lugoj;
- Prin anularea circulației pe secția neinteroperabilă Caransebeș - Bouțari, se justifică închiderea activității SELC Caransebeș.

II. MĂSURI DE REORGANIZARE STRUCTURALĂ A CFR CĂLĂTORI

În urma analizei evoluției indicatorilor de activitate și a situației economico-financiare, au fost întocmite noi organigrame și state de funcții pentru centralul regionalelor și subunitățile de bază, în funcție de activitățile reale desfășurate, în scopul reorganizării eficiente a acestora.

Ca urmare, pentru centralul celor 8 regionale a rezultat un necesar cumulat de 663 salariați față de 781 salariați în prezent, rezultând o reducere totală de 118 salariați, după cum urmează:

| RTFC | Existent | Reducere | Propus |
|-----------|----------|----------|--------|
| București | 130 | 26 | 104 |
| Craiova | 95 | 13 | 82 |
| Timișoara | 101 | 19 | 82 |
| Cluj | 100 | 18 | 82 |
| Brașov | 95 | 13 | 82 |
| Iași | 100 | 18 | 82 |
| Galați | 85 | 10 | 75 |
| Constanța | 75 | 1 | 74 |
| TOTAL | 781 | 118 | 663 |

De asemenea, în baza analizei prestațiilor realizate în subunități aparținând de regionale, raportate și la numărul de personal existent, în corelare și cu reglementările specifice feroviare în vigoare, au rezultat următoarele:

a. Ramura COMERCIAL:

S-au analizat un număr de 56 unități de bază (stații C.F.), care cuprind și alte categorii de personal decât cel de vânzare de bilete (casieri și vânzători de bilete) și personal de tren. Din alte funcții în afara celor arătate mai sus a rezultat o reducere de personal de 275 salariați. S-a analizat de asemenea reducerea personalului din comenzile de personal (șefi tură comandă) Jibou și Lugoj, rezultând o reducere suplimentară de 10 salariați.

Aplicând în acest caz salariul mediu brut lunar de 2641,8 lei calculat pentru semestrul I 2010, la cei 285 salariați menționați rezultă o reducere lunară a cheltuielilor cu munca vie de cca. 753.000 lei.

b. **Ramura TRACTIUNE:**

A fost analizată activitatea personalului TESA din fiecare depou de locomotive, în corelare cu volumul de prestații realizate de unitatea respectivă. Astfel, a rezultat următoarea propunere de reducere de personal

| Nr. crt | Depou | Personal TESA propus reducere |
|---------|--------------------|-------------------------------|
| 1 | București Călători | 20 |
| 2 | Ploiești | 18 |
| 3 | Pitești | 16 |
| 4 | Timișoara | 11 |
| 5 | Arad | 18 |
| 6 | Cluj +SELC Jibou | 30 |
| 7 | Brașov | 14 |
| 8 | Sibiu | 5 |
| 9 | Iași | 13 |
| 10 | Suceava | 2 |
| 11 | Galați | 2 |
| 12 | Tecuci | 2 |
| 13 | Medgidia | 6 |
| | TOTAL | 157 |

De asemenea, în ramura Tracțiune se mai propune:

- Desființarea Punctului de lucru Bârlad cu transferarea întregului personal la Depoul Iași.
- Retragerea locomotivei de manevră din stația Vatra Dornei.
- Desființarea Punctului de lucru Sighișoara cu transferarea întregului personal la Depoul Brașov.
- Desființarea Punctului de lucru Drobeta Turnu Severin cu transferarea întregului personal la RTFC Craiova – SELC Craiova.

Aplicând în acest caz salariul mediu brut lunar de 2641,8 lei calculat pentru semestrul I 2010, rezultă o reducere lunară a cheltuielilor cu salariații de cca. 414.762 lei.

c. **Ramura VAGOANE:**

c.1. Analiza prestațiilor celor 25 revizii de vagoane și 18 posturi de revizie existente în care își desfășoară activitatea un număr total de 3913 salariați în condițiile planului de mers de tren actual cât și din perspectiva planului de mers de tren 2010/2011, în corelare cu prevederile *Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare Nr.250/2005*, se justifică necesitatea închiderii activității în anumite locații având ca urmare pe lângă economii legate de costurile de întreținere ale acestora și o reducere a numărului de personal cu 173 salariați, astfel:

| RTFC | Subunitatea | Nr.personal |
|-----------|----------------------|-------------|
| București | Revizia Giurgiu Oraș | 32 |
| Craiova | Post revizie Pitești | 34 |
| | Post revizie Roșiori | 35 |
| Timișoara | Post revizie Lugoj | 33 |
| Cluj | Post revizie Dej | 39 |
| | TOTAL | 173 |

Aplicând în acest caz salariul mediu brut lunar de 2641,8 lei calculat pentru semestrul I 2010, rezultă o reducere lunară a cheltuielilor cu salariații de cca. 457.000 lei. Pentru aplicarea acestei măsuri este necesară retrasarea unor turnusuri de trenuri de persoane.

c.2. Analizând organigramele existente, stările de funcții și structura de personal din subunitățile rămase, în corelare cu activitățile și prestațiile specifice, se justifică reorganizarea activității, și ca urmare rezultă o diminuare a personalului existent cu 174 salariați, din care categoria TESA cu 98 salariați. Personalul de execuție ce urmează a fi redus (76 salariați) este format în principal de personalul calificat în funcțiile tâmplar și tapițer și care în contextul modernizării parcului de vagoane acest personal devine excedentar. Diminuarea cheltuielilor lunare cu salariații se cunțifică astfel la cca. 470.240 lei.

Astfel, ca urmare a măsurilor de reorganizare structurală a regionalelor de transport călători, inclusiv a unităților de bază subordonate, rezultă o reducere de personal de 907 salariați.

Față de situația prezentată, în urma analizelor proprii privind gradul de încărcare al personalului în funcție de prestațiile realizate, veniturile realizate din încasări corespunzător trenurilor circulate, în corelare și cu reducerile tren-km analizate mai sus, cele 8 regionale au identificat resurse suplimentare de reduceri de personal, astfel că în final a rezultat necesitatea reducerii personalului CFR Călători cu un total de 2.075 salariați, după cum urmează:

| RTFC | Existent | Reducere | Propus |
|---|----------|----------|--------|
| Central SNTFC și servicii exterioare | 468 | 60 | 408 |
| București | 3239 | 400 | 2839 |
| Craiova | 1612 | 270 | 1342 |
| Timișoara | 2173 | 350 | 1823 |
| Cluj | 2038 | 280 | 1758 |
| Brașov | 1710 | 300 | 1410 |
| Iași | 1626 | 300 | 1326 |
| Galați | 1336 | 70 | 1266 |
| Constanța | 835 | 45 | 790 |
| TOTAL | 15.037 | 2.075 | 12.962 |

III. ALTE MĂSURI

1. Alte măsuri de reducere a cheltuielilor și creștere a veniturilor

- o Aplicarea măsurii de întrerupere temporară a activității, respectiv introducerea în șomaj tehnic în perioada 16 august – 31 decembrie 2010. Această măsură este atributul exclusiv al administrației, avizul federațiilor sindicale fiind consultativ, conform prevederilor Legii nr. 53/2003 - Codul Muncii și a OUG nr. 4/2010, aprobată prin Legea nr.107/2010 privind reglementarea unor măsuri de protecție socială pentru anul 2010. Organizarea activității societății în această perioadă de șomaj tehnic este atributul administrației.
- o Plata cu 75% din salariul de bază cu sporurile aferente pentru:
 - personalul din activitatea de vagoane care lucrează în regim de tură în perioada în care nu există procese tehnologice de pregătire tehnică a garniturilor de tren
 - personalul din activitate comercială care lucrează în regim de tură a căror activitate este suspendată în intervale mai mari de 2 ore.
 Această măsură se poate finaliza în urma negocierilor cu federațiile sindicale și semnarea unui act adițional la CCM. Reducerea cheltuielilor va fi de 271.625 lei lunar.
- o Activarea în regim de urgență a parcului imobilizat de automotoare tip MALAXA și DESIRO, destinate circulației pe secții secundare în locul trenurilor clasice. Astfel, prin repararea a circa 65 de automotoare tip 900 Malaxa și circa 68 de automotoare Desiro se estimează înlocuirea a 70 locomotive diesel (50 LDE și 20 LDHc) utilizate în prezent în tracțiunea trenurilor, rezultând o economie lunară de cca. 1500 tone combustibil. Efortul bugetar pentru realizarea acestui program se estimează la cca. 40 milioane lei pentru perioada 2011-2012.

- Intreprinderea tuturor demersurilor pentru reducerea cheltuielilor cu plata TUI prin:
 - declasarea secțiilor de circulație în funcție de parametri reali ai acestora, inclusiv pentru perioadele de lucrări de mare amploare la infrastructura feroviară.
 - Stabilirea valorii TUI direct proporționala cu parametrul de performanță al infrastructurii feroviare, respectiv reducerea proporționala a valorii TUI cu minutele întârziere datorate CFR S.A pentru fiecare tren
 - Reducerea TUI pentru trenurile din pachetul minim social pe secții secundare slab utilizate destinate în special navetei personalului CFR SA.
 - Scutirea de la plata TUI a diferenței de rută în cazul trenurilor operate de CFR Călători care circulă pe rute deviate din cauza lucrărilor și închiderilor de linie coordonate de CFR SA.
- Reducerea compunerii trenurilor cu grad de utilizare mai mic de 30%
- Continuarea analizei parcului strict necesar pentru exploatare de locomotive și vagoane și declanșarea de noi proceduri pentru declararea ca disponibile a celor excedentare. Pentru toate aceste mijloace se va încerca valorificarea prin vânzare sau se vor trece în conservare pentru a nu mai antrena cheltuieli de exploatare;
- Pentru a veni cât mai aproape de public, să fie cât mai ușoară procurarea билетelor, sunt în curs de încheiere contracte pentru distribuirea de vânzare de legitimații de bilete în supermarketuri, cămine studentești și chiar la metrou.
- Se întreprind în continuare cercetări de piață pentru a fi propuse noi oferte comerciale, mai atractive pentru publicul călător.
- Urgentarea programului de introducere în stații CFR a automatelor de bilete, întrucât acestea pot fi montate în haltele unde nu avem vânzători de bilete, în stațiile unde programul este asigurat fracționat sau prin asigurarea schimbului de noapte, rezultând o reducere de cca 300 casieri și o reducere a cheltuielilor de 750.000 lei lunar.
- Implementarea unui sistem informatic care să permită monitorizarea alimentărilor de combustibil a locomotivelor, controlul în timp real al consumurilor prin introducerea unui sistem de stații mobile vizând și reducerea cheltuielilor de personal, întreținere, pază, depozitare și transport
- Extinderea în stațiile CFR importante din punct de vedere al traficului de călători a sistemului integrat privind monitorizarea și controlul accesului călătorilor în scopul combaterii călătoriei frauduloase, sistem în curs de implementare în stația București Basarab
- Reanalizarea în continuare a unor contracte de prestări servicii și efectuarea acestor prestații cu personal propriu care poate fi calificat și autorizat în acest scop:
 - mentenanța instalațiilor de climatizare a vagoanelor de călători
 - manipulare acumulatori
 - dezinsecție/deratizare spații și material rulant,
 - transport auto
 - pază subunități etc.
- Implementarea unui sistem de control a accesului în vagoane a călătorilor posesori de legitimație de călătorie.
- Revizuirea OMLPTL nr. 461/26.03.2003, pentru transferul de la CNCFR către SNTFC a terenurilor proprietate CNCFR pe care sunt amplasate cladiri, linii, instalații aferente din proprietatea SNTFC CFR Călători.

2. Revizuirea unor reglementări feroviare specifice

- revizuirea reglementărilor în vigoare privind conducerea în regim simplificat a trenurilor de călători, în sensul creării condițiilor de aplicare și în cazul locomotivelor diesel hidraulice. Se estimează astfel o reducere a personalului cu cca. 250 mecanici ajutor.
- revizuirea reglementărilor în vigoare privind întocmirea turnusurilor trenurilor de călători în funcție de compunerea acestora, coroborat și cu respectarea OMT Nr.1641/2005 privind circulația trenurilor pe pante mari. Se estimează astfel o reducere a personalului cu cca. 167 conductori tren
- revizuirea și modificarea unor norme și reglementări emise de AFER și CENAFER care să permită o mai bună utilizare a personalului. Principalele reglementări ce necesită a fi modificate se referă la simplificarea procedurilor de instruire și autorizare a unor categorii de salariați, generalizarea conducerii simplificate a locomotivelor revizuirea unor reguli de exploatare s.a.

3. Sprijin guvernamental

În perioada 2001-2009, nivelul anual al subvenției aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli fie nu a acoperit diferența dintre costurile reale de transport și veniturile realizate din tarifele de transport, fie nu a permis realizarea profitului prevăzut legal (de 3-5%). În aceasta situație, CFR Călători S.A a înregistrat la 31 decembrie 2009 pierderi cumulate de 745 milioane lei. În acest sens propunem întreprinderea demersurilor necesare pentru alocarea sumelor restante din anii anteriori.

- Majorarea tarifelor de transport cu 10%, având în vedere că indicele de inflație de la data ultimei majorări, respectiv 01.09.2007 este de 21,69%. Aplicarea acestei majorări ar conduce la venituri suplimentare de cca 28 milioane lei.
- Majorarea sumelor prevăzute în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru plata compensațiilor legale alocate categoriilor de personal ce beneficiază de facilități de călătorie. Valoarea minimă se estimează la 275 milioane lei.
- Întreprinderea tuturor demersurilor pentru reducerea cu 10% a pachetului minim social pentru perioada septembrie – decembrie 2010, prevăzut în Actul Adițional pe anul 2010 la *Contractul de servicii publice pentru perioada 2008-2011*, aprobat prin H.G nr.741/2010 cu menținerea compensației pe anul în curs.
- Fuzionarea prin absorbție în cadrul SNTFC CFR CALATORI SA a următoarelor filiale:
 - S.C. „VOIAJ-C.F.R.” S.A.
 - S.C. „C.F.R.-S.C.A.D.” S.A. Brașovîn contextul dificultăților financiare înregistrate de acestea începând cu anul 2009.
- Inițierea unei măsuri legislative care să conducă la modificarea art. 201 din Codul fiscal, aceasta să prevadă scutirea plății accizelor pentru uleiurile minerale livrate în vederea utilizării drept carburant pentru transporturile feroviare. Economia CFR Călători este evaluată la 90 milioane lei anual.

4. Concluzii

Prin aplicarea măsurilor prevăzute în acest program se estimează o reducere a cheltuielilor, după cum urmează:

- Anul 2010
 - cheltuieli cu personalul – 30 milioane lei
 - alte cheltuieli – 45 milioane lei

- Anul 2011
- cheltuieli cu personalul - 65 milioane lei
- alte cheltuieli – 135 milioane lei

III. Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă”

Societatea Naționala de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă”- S.A., s-a înființat la data de 01.10.1998, în temeiul H.G. 582/1998, ca societate comercială pe acțiuni.

Capitalul social al **CFR Marfă** este de 233.989.297,5 lei și s-a constituit prin preluarea unei părți din patrimoniul Societății Naționale a Căilor Ferate Române. Capitalul social inițial a fost subscris și vărsat integral de statul român, în calitate de acționar unic, care își exercita drepturile și obligațiile prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

CFR Marfă **nu primește subvenții din partea statului** și evoluează pe **piață liberalizată** a transporturilor feroviare de marfă.

ORGANIZARE ȘI DOTARE

CFR Marfă este **organizată** pe trei nivele ierarhice :

- **Central** : Pe sectoare de activitate (Departament Producție, Departament Economic, Departament Tehnic Strategie Organizare Dezvoltare si Direcțiile Resurse Umane, Juridic, Achiziții)
 - **Centrul Comercial Central**
 - **Centrul de Verificare a Veniturilor**
- **Regional: 8 sucursale** care acopera întreaga suprafață a țării.
- **Local: 112 stații gestionare** care au arondate si alte 626 stații deschise în trafic local si 285 stații deschise în trafic internațional, **8** depouri de exploatare, **11** remize de locomotive, **12** PAE și **8** puncte de îndrumare și instruire. **12** revizii de vagoane, **32** posturi de revizie și **17** puncte de revizie

CFR Marfă detine în prezent **3 filiale**:

| Nr. crt | Filială | Denumire | HG de infiintare |
|---------|-----------------------|--|----------------------|
| 6 | CFR IRV | SC "Intretinere si Reparatii Vagoane | HG 864/30 aug.2001 |
| 7 | CFR IRLU | SC "Intretinere si Reparatii Locomotive si Utilaje | HG 864/30 aug.2001 |
| 8 | CFR FERRY-BOAT | SC de Transport Maritim si de Coasta | HG 801/25 iulie 2007 |

PERSONALUL

La înființarea CFR Marfă (01 oct 1998), activitatea se desfășura cu **30.467** salariați. Evoluția personalului în perioada 1999 - iunie 2010 se prezintă astfel:

| 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Iunie 2010 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 28.679 | 29.081 | 27.095 | 26.572 | 20.819 | 19.552 | 19.318 | 18.877 | 18.565 | 17.985 | 15.992 | 10.980 |

Reducerea semnificativă de personal din anul 2003 față de anul 2002 este rezultatul privatizării unor filiale ale CFR Marfă și a disponibilizarilor colective de personal, efectuate în anul 2003. Societatea a aplicat un program de restructurarea și reorganizare în anul 2009 și un program de disponibilizări colective începând cu luna martie 2010.

La data de **30 iunie 2010**, CFR Marfă avea **10980** salariați, din care:

1. **Muncitorii: 8.868 salariați** (din care 4 necalificați)

- ✓ calificați în activitatea de exploatare = 8.127 salariați
- ✓ calificați pe categorii = 627 salariați
- ✓ calificați în alimentație publică și turism = 12 salariați
- ✓ calificați în activitatea de informatică = 75 salariați
- ✓ calificați în transporturi auto = 23 salariați

2. **Personalul de specialitate și administrativ** totalizează un număr de **2.112 salariați**:

- ✓ Personal cu funcții de execuție = 1.581 salariați
- ✓ Personal cu funcții de conducere = 531 salariați

PARCUL DE MATERIAL RULANT

Parcul de material rulant al CFR Marfă este imbatrânit și cu revizia periodică expirată, în proporție de peste 50% din parcul inventar, generând dificultăți în asigurarea cu vagoane și deservirea clienților.

| AN | 1999 | 2000*) | 2001**) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------------------|-------|--------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Parc inventar vagoane | 69916 | 63802 | 67467 | 60242 | 55325 | 54739 | 53546 | 50980 | 50151 | 42925 | 41754 |

*) în anul 2000 au fost casate 6130 vagoane

***) în anul 2001 au fost transferate de la SAAF un număr de 5130 vagoane

- *Vechimea medie a parcului de vagoane este de **28,6 ani***
- *În prezent cca. **22.000 vagoane** sunt scadente la reparații, astfel încât parcul activ de vagoane de Marfă este de numai **15.044**.*

| AN | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 *) | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--------------------------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|------|------|
| Parc inventar locomotive | 960 | 960 | 960 | 960 | 992 | 992 | 992 | 992 | 991 | 956 | 907 |

*) În anul 2003, au fost preluate **32** locomotive de la CFR Calatori

- *Parcul de locomotive din patrimoniul CFR Marfă are vechime medie de **32,3 ani***
- *sunt scadente la reparații un număr de **541 locomotive***

CFR Marfă deține **2 nave ferry-boat** pe care le exploatează prin Filiala TMC CFR Ferry-Boat. Navele ferry-boat au un deplasament de 12500 tdw fiecare și o capacitate de încărcare de 80 autocamioane TIR sau 85 vagoane de marfă. Liniile maritime pe care sunt exploatare cele 2 nave sunt Constanța – Izmir – Derince (Turcia) și Constanța – Batumi (Georgia).

Din luna **ianie 2009** și până în prezent, navele sunt inactive și trecute **în conservare**, din cauza lipsei fondurilor necesare reclasificării conform normelor Autorității Navale Romane și a lipsei mărfurilor la transport. Aceste nave generează în continuare cheltuieli corespunzătoare navelor neoperative.

2. COTA DE PIAȚĂ A CFR MARFĂ

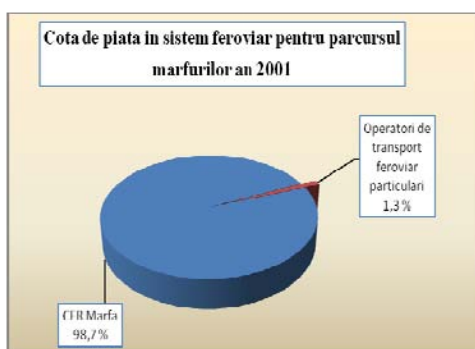
Cota de piață a **transportului feroviar de Marfă din România** a scăzut de la **17,1%** în anul **1999** la **13,4%** în anul **2009**. Valoarea cotei de piață a **CFR Marfă** pe **trafic feroviar** s-a diminuat de la **100%** în anul 1999, când opera singur pe piața transporturilor de marfă feroviare, la **58,2%** în anul 2009 pentru marfurile transportate și la **48,6%** pentru parcursul mărfurilor.

Din anul **2001**, piața transportului feroviar de marfă se împarte între CFR Marfă și operatorii de transport feroviar particulari care au obținut licența de transport marfă (23 operatori licențiați în prezent).

În această perioadă, cota de piață deținută de CFR Marfă a scăzut de la **19,7%** pentru mărfuri transportate în **2001**, la **7,8%** în 2009.

| Marfuri transportate, din care: [mii tone] | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--|---------------|---------------|----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| CFR Marfă | 62941 | 71462 | 71731 | 68044 | 68763 | 62772 | 55237 | 51983 | 49559 | 44440 | 29495 |
| Operatori privati de transport OTF | 0 | 0 | 847,3 | 2609,6 | 2647,6 | 9967 | 13938 | 16946 | 19213 | 22271 | 21121 |
| FEROVIAR TOTAL | 62941 | 71462 | 72578,3 | 70.653,6 | 71.410,6 | 72.739 | 69.175 | 68.929 | 68.772 | 66.711 | 50595 |
| RUTIER | 278986 | 262943 | 268496 | 267103 | 275603 | 294221 | 306994 | 340870 | 356669 | 364605 | 293409 |
| TOTAL | 367912 | 357680 | 364142 | 362290 | 370818 | 394727 | 406151 | 439543 | 452780 | 458682 | 377282 |
| Cota de piata % | | | | | | | | | | | |
| CFR Marfă | 17,1 | 20,0 | 19,7 | 18,8 | 18,5 | 15,9 | 13,6 | 11,8 | 10,9 | 9,7 | 7,8 |
| Operatori privati de transport OTF | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,7 | 0,7 | 2,5 | 3,4 | 3,9 | 4,2 | 4,9 | 5,6 |
| FEROVIAR TOTAL | 17,1 | 20 | 19,9 | 19,5 | 19,2 | 18,4 | 17 | 15,7 | 15,1 | 14,5 | 13,4 |
| RUTIER | 75,8 | 73,5 | 73,7 | 73,7 | 74,3 | 74,6 | 75,6 | 77,6 | 78,8 | 79,5 | 77,8 |
| TOTAL | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100 |

| Cota de piata | sistem feroviar | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|----------------------|-----------------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| marfuri transportate | CFR Marfă | 100,0 | 100,0 | 98,8 | 96,3 | 96,2 | 86,3 | 79,9 | 76,1 | 72,1 | 66,6 | 58,2 |
| | OTF | 0,0 | 0,0 | 1,2 | 3,7 | 3,8 | 13,7 | 20,1 | 23,9 | 27,9 | 33,4 | 41,8 |
| parcursul marfurilor | CFR Marfă | 100,0 | 100,0 | 98,7 | 97,7 | 97,4 | 83,8 | 78,0 | 73,3 | 64,7 | 59,0 | 48,6 |
| | OTF | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 2,3 | 2,6 | 16,2 | 22,0 | 26,7 | 35,3 | 41,0 | 51,4 |



3. EVOLUȚIA INDICATORILOR

3.1 INDICATORI DE EXPLOATARE

| trans port | Perioada | Buc. | Craiova | Timisoara | Cluj | Brasov | Iasi | Galati | C-ta | Total retea |
|------------|----------|---------|----------|-----------|----------|--------|---------|---------|--------|-------------|
| | 6 luni | 1.271.9 | 10.436.3 | 3.021.98 | 2.939.40 | 1.505. | 1.303.3 | 2.913.0 | 1.732. | 25.123 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 2007 | 67 | 96 | 9 | 5 | 404 | 12 | 00 | 112 | .585 |
| 6 luni 2008 | 1.100.635 | 10.445.226 | 2.780.300 | 2.603.748 | 1.262.661 | 924.655 | 2.030.205 | 1.933.633 | 23.081.063 |
| 6 luni 2009 | 518.210 | 7.951.369 | 1.366.512 | 1.027.267 | 729.979 | 563.638 | 218.891 | 952.010 | 13.327.876 |
| 6 luni 2010 | 538.134 | 8.202.255 | 1.209.033 | 630.589 | 1.170.078 | 453.361 | 304.579 | 1.213.092 | 13.721.121 |
| 2010/ 2009 % | 103,8 | 103,2 | 88,5 | 61,4 | 160,3 | 80,4 | 139,1 | 127,4 | 103,0 |
| 2010/2008 % | 47,1 | 76,1 | 49,1 | 39,5 | 57,8 | 61,0 | 10,8 | 49,2 | 57,7 |
| 2010/ 2007 % | 42,3 | 78,6 | 40,0 | 21,5 | 77,7 | 34,8 | 10,5 | 70,0 | 54,6 |

| Productivitatea muncii [mii tkm expl/ nr mediu salariat] | Buc. | Craiova | Timisoara | Cluj | Brasov | Iasi | Galati | C-ta | Retea |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| 6 luni 2007 | 267 | 313 | 273 | 360 | 456 | 239 | 324 | 230 | 302 |
| 6 luni 2010 | 163 | 300 | 244 | 93 | 262 | 110 | 246 | 261 | 213 |
| % 2010/ 2007 | 61,2 | 96,0 | 89,2 | 25,8 | 57,5 | 45,9 | 75,9 | 113,7 | 70,7 |

3.2 INDICATORII FINANCIARI

| Indicator | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Estimat 2010 |
|--|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| TOTAL VENITURI- mii lei | 602.570 | 968.218 | 1.207.335 | 1.437.330 | 1.866.717 | 1.957.897 | 1.933.319 | 1.870.226 | 1.895.576 | 1 777 930 | 1.108.555 | 1.034.046 |
| TOTAL CHELTUIELI – mii lei | 577.043 | 950.742 | 1.206.578 | 1.429.101 | 1.850.838 | 1.893.431 | 1.889.564 | 1.827.337 | 1.889.446 | 1 947 380 | 1.450.508 | 1.376046 |
| CHELTUIELI DE EXPLOATARE, din care: | 565.234 | 940.564 | 1.185.766 | 1.388.964 | 1.694.457 | 1.808.184 | 1.817.690 | 1.751.656 | 1.806.690 | 1.858.229 | 1.387.621 | 1.311.546 |
| Cheltuieli cu personalul | 119.863 | 194.151 | 273.851 | 319.507 | 371.451 | 379.785 | 390.425 | 452.743 | 561.187 | 681.117 | 558.432 | 430.586 |
| REZULTAT BRUT | 25.527 | 17.476 | 757 | 8.228 | 15.879 | 64.466 | 43.755 | 42.889 | 6.130 | -169450 | -341953 | -342000 |
| REZULTAT NET | 16.775 | 10.350 | -3.957 | -7.662 | 592 | 33.970 | 23.860 | 28.946 | 4.738 | -169450 | -341982 | -342000 |

Față de anul 2007, ultimul an când CFR Marfă a înregistrat **profit**:

- Volumul de mărfuri transportate de CFR Marfă a scăzut cu **45,4%**
- Parcursul de exploatare a mărfurilor a scăzut cu **51,5%**
- Parcursul tarifar al mărfurilor a scăzut cu **53,2%**
- Traficul internațional a scăzut cu **78,5%**
- Productivitatea muncii a scăzut cu **29,3%**

Trebuie remarcat faptul că în anul 2008, primul an în care CFR Marfă înregistrează pierdere, s-au efectuat 2 majorări salariale: prima majorare cu 11,11% a avut loc începând cu 01.03.2008, iar a 2-a, de 14%, începând cu 01.07.2008. Aceste creșteri salariale au însemnat o presiune suplimentară de 107 milioane lei, care, neavând acoperire în realizarea de venituri, s-au cuantificat direct în pierderea de 169 milioane lei la sfârșitul anului 2008.

În timp ce societatea CFR Marfă are evoluția prezentată anterior, performanțele operaționale ale operatorilor privați de transport feroviar sunt net superioare performanțelor CFR Marfă:

- Productivitatea salariaților, măsurată în tone.km/salariat este de 3-4 ori mai mare decât productivitatea salariaților CFR Marfă
- Productivitatea vagonului, măsurată în tone.km/vagon este de 3-5 ori mai mare decât productivitatea vagonului exploatat de CFR Marfă
- Numarul de personal utilizat de CFR Marfă pentru fiecare tren îndrumat este de cca. **50 salariați/ tren**, în timp ce principalii operatori privați de transport marfă pe calea ferată utilizează în medie **12 salariați/ tren**

4. Măsurile de reducere a pierderilor, aplicate în anul 2009

Evoluția negativă a CFR Marfă a continuat și în anul 2009, când societatea a avut pierderi de 324 milioane lei, deși s-au luat următoarele măsuri:

- executarea în regie proprie a activității de pază, service sistem alarmă, întreținere zona de siguranță linie, concomitent cu rezilierea unor contracte cu firmele specializate
- executarea în regie proprie a activității de salubritate, concomitent cu rezilierea unor contracte cu firmele specializate
- executarea în regie proprie a activității de deservire dormitoare personal locomotivă, concomitent cu rezilierea contractelor cu firmele specializate
- executarea în regie proprie a activității de asigurare a funcționării centralelor termice, concomitent cu rezilierea contractelor cu firmele specializate
- diminuarea cheltuielilor cu materialele, combustibilul (reducerea consumului proporțional cu prestația, precum și reducerea cotelor de combustibil alocate mijloacelor auto din dotarea societății) și energia electrică proporțional cu diminuarea prestației
- reducerea cheltuielilor cu reparațiile la limita de funcționare a materialului rulant, precum și efectuarea cu precădere a reparațiilor materialului rulant de către filialele CFR Marfă
- reducerea volumului tuturor contractelor de prestări servicii și de achiziții și/sau menținerea acestora la tarifele anului 2008
- reducerea cheltuielilor cu serviciile informatice, prin renegocierea valorii serviciilor informatice din contractul încheiat cu S.C Informatică Feroviara
- reducerea cheltuielilor cu telefoane CFR prin reducere posturi CFR și servicii aferente, și renegociere tarife cu SC Telecomunicații
- reducerea cheltuielilor cu deplasarea salariaților în interesul serviciului, prin măsuri precum cazarea tuturor delegaților, salariați ai CFR Marfă în interesul serviciului numai în spații proprii
- reducerea și renunțarea la anumite categorii de sporuri: ore suplimentare, festive și de noapte, reduse la minimum prin măsuri organizatorice, suspendarea temporară a acordării sporului de limba străină, titlu științific
- suspendarea temporară a acordării de tichete de masă
- suspendarea temporară a acordării de prime de Paște și de Craciun
- reducerea cheltuielilor cu telefonia fixă și mobilă
- intrarea în șomaj tehnic pe o perioadă de 6 luni (începând cu luna iulie 2009), prin rotație. a cca **6.000** de salariați pe luna

Societatea a elaborat în anul 2009 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.

Astfel, **planul de concedieri colective** prevăzut prin programul de restructurare, nu a putut fi aplicat în anul 2009, datorită perioadei de negociere cu sindicatele și a procedurilor legale ce au trebuit urmate, ci a fost aplicat începând cu luna martie 2010. Acest fapt, a afectat execuția bugetara pe anul 2010.

5. Execuția bugetară pe sem.I 2010

Pentru anul 2010, premisa de la care s-a plecat pentru construirea bugetului de venituri și cheltuieli a luat în considerare o creștere cu **10%** a traficului și implicit a veniturilor din exploatare. Datele macroeconomice, previziunile Fondului Monetar Internațional și ale agențiilor internaționale de rating privind evoluția economiei românești indică, însă, pentru anul 2010 o **contractie a mediului economic**. Ținta de 10% creștere avută în vedere de CFR Marfă nu poate fi susținută de realitatea economică.

Execuția bugetară pe semestrul I 2010, a fost influențată de următorii factori determinanți:

- **Nerealizarea veniturilor** pe primele 6 luni 2010 **fata de BVC aprobat**, cu 40,5 milioane lei
- Modificarea reglementărilor contabile, potrivit OMF 3055/2009, care prevede ca se va contabiliza **cheltuiala cu deprecierea** inclusiv pentru activele trecute în conservare. Aceasta modificare legislativă are ca efect creșterea pe sem I cu **6,3 milioane lei** a cheltuielilor prevăzute în bugetul aprobat pe anul 2010, la capitolul „amortizari și provizioane”.
- Creșterea cheltuielilor cu combustibilul, ca urmare a **creșterii cursului leu/dolar**, toate tranzacțiile petroliere fiind cotate în dolari. Acest fapt a condus la o depășire a acestor cheltuieli pe sem I, cu **6,7 milioane lei**.
- Creșterea **cheltuielilor financiare**, ca urmare a reevaluării lunare a datoriei la împrumutul sindicalizat, a altor datorii și creanțe în valută, în funcție de evoluția cursului de schimb, conform noilor reglementari contabile. Depășirea acestei cheltuieli este de **31,9 milioane lei**.

De asemenea, se constată imposibilitatea societății de a reduce volumul obligațiilor restante către bugetul consolidat al statului și către furnizori; acest fapt conduce la cheltuieli suplimentare cu **majorări de întârziere și penalități** (pe Sem. I 2010 se înregistrează suma de **9,5 mil lei** pentru penalități la plata cu întârziere a TUI către CNCF CFR SA)

6. MĂSURI APLICATE PENTRU REDUCEREA CHELTUIELILOR ÎN ANUL 2010

Începând cu data de **08.03.2010**, a fost pus în aplicare Programul de concedieri colective, prevăzut în Programul de restructurare și reorganizare din anul 2009, ce a vizat un număr de **4.964** salariați care au beneficiat de protecție socială prin acordarea de plăți compensatorii. Numărul de personal a scăzut de la 17.985 salariați (la 31.12.2008), la 11.028 salariați (la 31.05.2010), ca urmare a aplicării Programului de concedieri colective și a pensionărilor la limită de vârstă sau la cerere, concomitent cu:

- Intrarea în șomaj tehnic, prin rotație a tuturor salariaților, pentru perioada 17 mai - 31 decembrie 2010
- Organizarea activității astfel încât să se reducă sporurile pentru ore festive, ore de noapte, ore suplimentare
- Reducerea cheltuielilor la unele capitole din BVC, cum ar fi: cheltuieli cu terții (20% fata de BVC aprobat), chiriile spații și terenuri CN CFR (9%), deplasări, transport de bunuri pentru salariați, cheltuieli poștale, telefon (13%), protocol, reclamă și publicitate (14%)
- Încheierea unui Act Adițional la Contractul Colectiv de Muncă prin care se continuă și în anul 2010 suspendarea acordării unor drepturi salariale, cum ar fi: ajutoare materiale de Paște, Crăciun, Ziua Feroviarului, tichete de masă.

Chiar în condițiile aplicării măsurilor de reducere a cheltuielilor amintite, bugetul CFR Marfă, preliminar pentru anul 2010, estimează o **pierdere** de 342 milioane lei.

Din această pierdere, cca **41%** reprezintă **majorări de întârziere și penalități**, generate de creșterea plăților restante către bugetul consolidat al statului și furnizori.

Datorită pierderilor financiare acumulate pe primele 6 luni 2010, nu se va reuși încheierea anului financiar 2010 în echilibru.

În contextul presiunii tot mai mari a pieței și a scăderii volumului de marfă transportată pe calea ferată, însoțită de o posibilă contracție economică, creșterea realistă a prestației CFR Marfă pentru anul 2011 va fi de 1-1,5%.

În aceste condiții, pentru ca societatea să poată ajunge într-un echilibru din punct de vedere operațional și să poată redeveni un jucător important pe piața transportului feroviar de marfă, este necesar ca procesul de reorganizare și restructurare început și derulat în prima jumătate a anului 2010 să continue cu încă 2 etape, ținând cont de următoarele principii:

- *Reorganizare teritorială, prin trecerea de la o structură de 8 sucursale la una bazată pe 4 sucursale.*

În urma acestor modificări structurale, numărul funcțiilor de conducere la nivelul *central sucursale*, se va reduce de la **168** la **64**, rezultând **104** posturi de conducere desființate, ceea ce reprezintă o reducere cu **62%** a posturilor de conducere. Totodată, va avea loc un proces de restructurare la nivelul centralului CFR Marfă, prin care posturile de conducere vor fi reduse cu **30%**, iar numărul total de posturi va scădea cu **18%**.

- Separarea activității de vânzare servicii de activitatea post-vânzare. Activitatea post vânzare se va desfășura în cadrul unui **Centru Servicii Clienți**, la nivel central și teritorial.

- Reorganizarea stațiilor gestionare prin comasarea acestora în funcție de criterii definite de activitate, așezare geografică etc. sau închiderea unor subunități;

- Reorganizarea subunităților de tracțiune respectând principiul existenței a câte unui depou de rețea pe magistrală în subordinea cărora vor exista doar remize și PAE pentru deservirea activității locale sau închiderea unor subunități

- Reorganizarea subunităților de vagoane

- Închiderea unor puncte de lucru ce își desfășoară activitatea în spațiile CFR SA sau altor terti, conducând la economii din chirii și utilități

- Reorganizarea structurii centrale a CFR Marfă

- Refacerea metodologiei de gradare a unităților ținând cont de activitatea de exploatare actuală și propuneri de noi organigrame care să conducă la comasarea unor compartimente și implicit a reducerii corespunzătoare a personalului TESA

- Regândirea planului de formare în scopul creșterii vitezei comerciale a vagonului, prin reducerea numărului de prelucrări și utilizarea de trenuri multigrup interregionale

- Îmbunătățirea proceselor din zona comercială a activității CFR Marfă prin introducerea în proces a unor componente **IT**, cum ar fi: scrisoarea de trăsură electronică, dirijarea automată a vagoanelor goale și utilizarea actualului Sistem Oracle Financials pentru emiterea facturilor către clienți. Conform cu politica MTI de restructurare a transporturilor, CFR Marfă este parte la un proiect de anvergură demarat de MT în anul 2007 cu sprijinul financiar al BIRD, proiect care va reorganiza procedurile prin care CFR Marfă își oferă serviciile clienților, pe baza utilizării tehnologiei informatice.

- Adaptarea unor noi metode de lucru în exploatare prin: reorganizarea activității de alimentare a locomotivelor cu motorină, introducerea unor echipe mobile pentru repararea vagoanelor la locul de defectare, reducerea consumului de combustibil prin înlocuirea tipului de locomotivă care efectuează manevra, reducerea numărului de locomotive utilizat prin închiderea activității unor stații tehnice și de triaj între anumite intervale orare cu activitate slabă

- Menținerea prezenței societății pe piața transporturilor de marfă, strângerea relației cu clienții prin încheierea de contracte cu organizatori de transport externi și încheierea de acorduri comerciale directe cu operatorii de transport feroviar străini. Consolidarea unor astfel de parteneriate se poate realiza prin **ROFERSPED**, la care CFR Marfă este acționar majoritar.

- Valorificarea activelor neperformante, care nu participă la realizarea de venituri

- Dimensionarea continuă a parcului activ de material rulant la prestația actuală și introducerea în conservare a disponibilului excedentar sau închirierea lui către diverși clienți

- Reorganizarea prin absorbție în CFR Marfă a filialelor SC Intretinere Reparatii Locomotive Utilaje și SC Intretinere și Reparatii Vagoane.

Referitor la filiala Ferry Boat, CFR Marfă a insistat printr-un act adresat CSAT de către MTI, prin care se solicită recunoașterea caracterului strategic al acestei filiale și trecerea ei la Ministerul Apărării, fie caracterul pur comercial al acesteia și luarea măsurilor care se impun.

Totodată, se au în vedere:

➤ **Eliminarea accizei la motorina** consumată în transportul feroviar, similar cu eliminarea făcută pentru transportul maritim și aerian, pentru aplicarea unui tratament egal din partea statului pentru toate mijloacele de transport.

➤ **Achiziționarea energiei electrice de pe piața liberă.** CFR Marfă a încheiat contractul de furnizare a energiei electrice și a solicitat CNCF CFR SA efectuarea în regim de urgență a demersurilor necesare în vederea modificării avizelor de racordare, pentru toate substațiile de tracțiune. Derularea în continuare a acestei acțiuni va putea avea loc după lichidarea datoriei pe care o înregistrează CNCF CFR SA la SC Electrica SA și după modificarea corespunzătoare a normelor ANRE

➤ Simplificarea - printr-un act normativ- a procedurilor de valorificare prin vânzare a activelor disponibile

➤ Compensarea datoriilor pe care le au CET-urilor Arad, Govora, Bacău, Brașov, Iași către CFR Marfă cu datoriile pe care le are CFR Marfă către Bugetul de Stat.

➤ Transferul navelor Ferry-boat în administrația Ministerului Apărării Naționale.

➤ Prevederea în Contractul Cadru de acces pe infrastructura feroviară a unor despăgubiri și penalități pe care CNCF CFR SA să le plătească la operatorii de transport marfă în cazul nerespectării condițiilor de circulație prevăzute în Livretul de mers al trenurilor de marfă (circulația trenurilor pe rute ocolitoare, datorită capacităților saturate ale tronsoanelor de cale ferată care se reabilitează, întârzieri mari provocate trenurilor de marfă ca urmare a lucrărilor de reabilitare a Coridorului IV PanEuropean).

Concluzii:

Aceste măsuri de reorganizare și restructurare vor conduce la o reducere a unui număr de posturi cu o cifră cuprinsă între 3.400 și 4.600, funcție de disponibilitatea partenerilor sociali de a renunța sau suspenda pentru anul 2011 drepturi care se regăsesc în contractul colectiv de muncă, astfel:

➤ 4.600 posturi, dacă nu se renunță la niciun drept;

➤ 3.400 posturi, dacă se renunță la următoarele drepturi:

○ tichete de masă (valoare 14,7 milioane lei/ 355 posturi)

○ ajutoare materiale Paște, Crăciun, Ziua Feroviarului (valoare 11,5 milioane lei/ 370 posturi)

○ prime de vacanță (valoare 9,4 milioane lei/ 235 posturi)

○ autorizații și permise reduse (valoare 14,6 milioane lei/ 240 posturi)

Suma cu care prognozăm scăderea cheltuielilor în anul 2011 față de anul 2010 este de 300 milioane lei, fără a lua în calcul majorările și penalitățile aferente anului 2011; în această situație, CFR Marfă va avea un Buget de Venituri și Cheltuieli echilibrat din punct de vedere operațional.