



CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA

**Întreprindere de Stat  
„CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA”**

**PROGRAM DE DEZVOLTARE  
pentru perioada 2018 – 2031**



**Chișinău,  
2018**

## CUPRINS

Sumar executiv.....	4
1. Introducere.....	6
2. Activitatea sectorului de transport și a întreprinderii în perioada 2000-2017 .....	7
3. Structura organizatorică.....	16
4. Necesarul de investiții.....	17
4.1. Infrastructura feroviară.....	17
4.1.1. Descrierea generală.....	17
4.1.2. Necesarul de investiții pentru liniile de cale ferată.....	18
4.1.3. Necesarul de investiții pentru achiziționarea mașinilor de cale .....	19
4.1.4. Necesarul de investiții în sistemul de centralizare și blocare (SCB) și comunicații .....	20
4.1.5. Necesarul de investiții pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică ...	21
4.1.6. Volumul total al investițiilor necesare în infrastructura feroviară.....	22
4.2. Materialul rulant de tracțiune .....	23
4.2.1. Descriere generală .....	23
4.2.2. Necesarul de investiții pentru modernizarea locomotivelor magistrale.....	23
4.2.3. Necesarul de investiții pentru modernizarea locomotivelor de manevră.....	24
4.2.4. Volumul total al investițiilor necesare pentru materialul rulant de tracțiune .....	25
4.3. Vagoanele de marfă.....	25
4.3.1. Descriere generală .....	25
4.3.2. Necesarul de investiții pentru reînnoirea parcului de vagoane de marfă .....	26
4.3.3. Volumul total al investițiilor necesare pentru vagoanele de marfă .....	28
4.4. Vagoanele de călători .....	28
4.4.1. Descriere generală .....	28
4.4.2. Necesarul de investiții pentru reînnoirea parcului de vagoane de călători .....	28
4.4.3. Volumul total al investițiilor necesar pentru pe vagoanele de călători.....	29
4.5. Necesarul total de investiții .....	29
5. Planul de restructurare .....	31
5.1. Concepția de restructurare.....	31
5.2. Proiectul de restructurare a CFM.....	32
5.3. Proiectul de reabilitare a infrastructurii feroviare.....	34
5.3.1. Alegerea opțiunii prioritare pentru implementarea proiectului .....	34
5.3.2. Proiectul reconstrucției capitale a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare (Proiectul Coridorului de Sud) .....	36

5.3.3.	Proiect de modernizare a materialului rulant.....	38
5.4.	Restructurarea instituțională a întreprinderii.....	39
5.4.1.	Etapa de corporatizare .....	39
5.4.2.	Etapa de operaționalizare.....	41
5.4.3.	Etapa comercializării .....	42
6.	Prognoza traficului.....	44
6.1.	Potențialul traficului feroviar de marfă .....	44
6.2.	Prognoza transportului de marfă.....	47
6.3.	Prognoza transportului de călători în traficul internațional .....	48
7.	Prognoze financiare .....	50
7.1.	Venituri prognozate .....	50
7.2.	Cheltuieli prognozate.....	55
7.2.1.	Sursele de finanțare (resursele creditare) .....	55
7.2.2.	Cheltuieli de exploatare .....	56
7.3.	Sustenabilitatea financiară.....	58
8.	Concluzii.....	68
Anexa 1: Organigrama Î.S. “Calea Ferată din Moldova”		

## Sumar executiv

Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" (*în continuare CFM*) este o companie unică, care ocupă o poziție strategică în sectorul transporturilor din Republica Moldova, cu impact asupra mai multor aspecte ale dezvoltării socio-economice a țării.

Consecințele crizei financiare din 2008-2009, insuficiența fondurilor proprii și bugetare pentru investiții în dezvoltarea întreprinderii au condus la faptul că, în perioada 2008-2017, veniturile CFM din transporturi au scăzut cu 42%, fapt care a generat o reducere semnificativă a cotei de piață în favoarea transportului auto.

La sfârșitul anului 2017, volumul total de investiții necesare pentru modernizarea infrastructurii și a materialului rulant a constituit 644 milioane de euro.

Pentru a depăși situația dificilă și pentru a asigura funcționarea eficientă și rentabilă a sectorului feroviar în ansamblu, a apărut necesitatea unei restructurări cuprinzătoare a Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova", reflectată în Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1042 din 5 decembrie 2017 (*în continuare Concepția*).

Scopul acestui Program este realizarea procesului de restructurare a Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" în conformitate cu Concepția.

Principalele etape ale reformei instituționale a CFM vor fi corporatizarea, operaționalizarea și comercializarea, al cărui scop este separarea gestionării infrastructurii de activitățile operaționale. Rezultatul reformei instituționale va fi crearea a trei societăți pe acțiuni SA "CFM Infrastructură", SA „CFM Marfa”, SA „CFM Călători”, sarcina cărora va fi asigurarea dezvoltării eficiente și a sustenabilității financiare.

În același timp, la întreprindere a fost elaborat și este gata de a fi implementat Proiectul de reabilitare a infrastructurii feroviare și modernizare a materialului rulant, care implică achiziționarea noilor locomotive diesel și echipamente pentru întreținerea acestora, precum și reabilitarea liniilor feroviare de pe Coridorul de Sud (Bender-Giurgiulești).

Sursele de finanțare pentru realizarea Proiectului nominalizat sunt creditele investiționale oferite prin cofinanțare de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Banca Europeană de Investiții (BEI) în valoare de 102,0 mil. euro, precum și un grant investițional din partea BERD din mijloacele Fondului de Investiții pentru Vecinătate în valoare de 5,0 mil.euro (*NIF Grant*).

Pentru evaluarea capacităților a întreprinderii de a rambursa împrumuturile BERD și BEI, în acest Program sunt prezentate trei opțiuni (pesimiste, realiste și optimiste) ale prognozei stabilității financiare a CFM pentru perioada 2018-2031.

Factorul principal de influență asupra asigurării stabilității financiare este eficiența procesului de restructurare a întreprinderii, care va duce la creșterea competitivității CFM, ceea ce va permite reglementarea nivelului ratelor de venit și a tarifelor pentru activitățile de bază, și va asigura o creștere constantă a veniturilor.

Toate opțiunile demonstrează că, CFM va fi în măsură să asigure rambursarea împrumuturilor în perioada de prognoză. Cu toate acestea, opțiunile diferă de diferitele perioade de acumulare a

mijloacelor proprii pentru dezvoltarea ulterioară a întreprinderii și, respectiv, reflectă un nivel diferit de competitivitate al CFM.

Astfel, *Opțiunea 1 (pesimistă)* demonstrează că, în perioada anilor 2018-2031, întreprinderea nu va fi în măsură să asigure acumularea fondurilor proprii pentru dezvoltarea ulterioară. Fluxul de numerar net va deveni pozitiv abia în anul 2031, ca urmare a faptului că CFM nu poate oferi un nivel mai competitiv al ratelor veniturilor și al tarifelor pentru activitățile de bază în perioada de prognoză.

*Opțiunea 2 (realistă)* a previziunilor privind stabilitatea financiară demonstrează că creșterea competitivității CFM va permite întreprinderii să reglementeze nivelul ratelor de venit și a tarifelor pentru activitățile de bază și să asigure o creștere constantă a veniturilor. În această opțiune, CFM va fi capabilă nu doar să asigure rambursarea împrumuturilor în perioada de prognoză, ci și să înceapă acumularea fondurilor proprii pentru dezvoltarea ulterioară a întreprinderii, începând cu anul 2024.

*Opțiunea 3 (optimistă)* a previziunilor privind stabilitatea financiară demonstrează că nivelul de competitivitate al transportului feroviar a CFM va permite reglarea nivelului ratelor de venit și tarifelor pentru principalele tipuri de activități, în funcție de influența diverșilor factori de piață. CFM va fi capabilă să asigure rambursarea împrumuturilor în perioada prognozată și, începând cu anul 2022, va începe acumularea fondurilor proprii pentru dezvoltarea întreprinderii.

## 1. Introducere

Calea ferată din Moldova a fost construită ca magistrală de importanță internațională, care leagă fosta URSS de țările din Peninsula Balcanică și din Sud-Estul Europei.

Fiind unica întreprindere care formează sectorul de transport feroviar, pe tot parcursul funcționării sale CFM a concentrat realizarea următoarelor tipuri de activități:

1) *activități de producție*, inclusiv:

- (i) activitățile de gestionare a infrastructurii;
- (ii) operațiuni de transport de marfă;
- (iii) operațiuni de transport de călători;

2) *activități de reglementare*: funcții de control, înregistrare de stat și reglementare;

3) *activități de ordin neproductiv cu caracter social*: administrarea și întreținerea blocurilor locative, instituțiilor sanitare, sociale și culturale.

Având în vedere faptul că ultima reînnoire tehnică intensivă a tuturor gospodăriilor căii ferate a avut loc în anii 1970 - 1980, realizarea activităților în domeniile menționate mai sus a condus la o creștere a cheltuielilor și costurilor neproductive și scădere, în același timp, a veniturilor din activitățile de producție.

În legătură cu aceasta, CFM s-a confruntat cu problema creșterii deficitului de resurse financiare pentru a asigura o dezvoltare eficientă pe termen lung a întreprinderii, înrăutățită de influența factorilor externi și interni.

*Factorii externi includ:*

- consecințele crizei financiare din anii 2008-2009, care au avut în ultimul deceniu un impact negativ asupra dezvoltării economice a țărilor din Europa de Sud-Est și a țărilor Comunității Statelor Independente (CSI). Ca urmare, fluxurile de trafic prin Republica Moldova, care leagă aceste țări, au scăzut semnificativ;

- înrăutățirea situației politice din regiune au afectat legăturile economice tradiționale dintre țări, fapt care a condus la reducerea semnificativă a activitatea de transport ale CFM.

*Factorii interni includ:*

- poziția de monopolist a CFM a servit drept motiv pentru absența stimulilor economici pentru sporirea continuă a competitivității întreprinderii;

- insuficiența resurselor financiare proprii necesare și a finanțării din bugetul de stat pentru modernizarea infrastructurii și a materialului rulant, introducerea inovațiilor, a condus la scădere sigură a competitivității întreprinderii pe piețele externe.

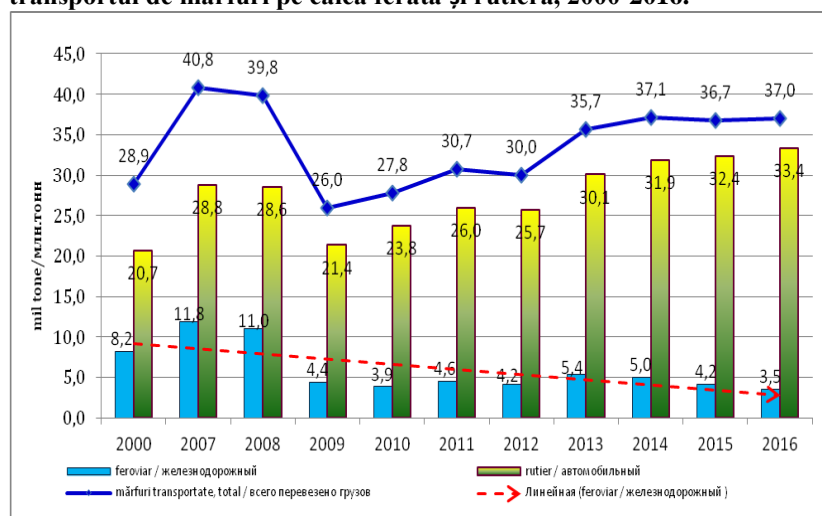
## 2. Activitatea sectorului de transport și a întreprinderii în perioada 2000-2017

*Volumul traficului de marfă pe toate tipurile de transport (rutier, feroviar, aerian\*, fluvial\*)*

În perioada anilor 2000-2016 volumul maxim de transport de mărfuri pentru toate tipurile de transport a fost înregistrat în 2007 în mărime de 40,8 mil.tone (Diagrama 2.1).

În anul 2009, sub influența factorilor negativi externi și interni sus menționați, s-a înregistrat o scădere accentuată a volumului mărfurilor transportate, care a atins cel mai scăzut nivel în această perioadă - 26,0 mil.tone. În următorii ani s-a observat o creștere instabilă a transportului de mărfuri, care a atins în anul 2016 cifra de 37 mil.tone.

**Diagrama 2.1. Dinamica volumului total al transporturilor de mărfuri, transportul de mărfuri pe calea ferată și rutieră, 2000-2016.**



Această dinamică demonstrează că, în perioada respectivă, sectorul transporturilor din Moldova per ansamblu nu a reușit să-și restabilească activitatea la nivelul anului 2007, volumul mărfurilor transportate reducându-se cu 9%.

Sursa: BNS

În același timp, în perioada analizată s-a modificat structura transportului de mărfuri pe tipuri de transport. Ca urmare a insuficienței de fonduri pentru reabilitarea infrastructurii și reînnoirea materialului rulant, traficul feroviar de mărfuri în Moldova a devenit lent și costisitor. În acest sens, în perioada 2000-2016 a scăzut cota de piață a transportului feroviar în favoarea celui rutier, care este mai rapid și mai competitiv.

\* transportul aerian și fluvial are o pondere foarte mică în structura transportului de marfă și în acest document nu va fi examinat

*Transportul feroviar de marfă*

Din anul 2000 până în 2007 a fost înregistrată o creștere a volumului de transport de marfă pe calea ferată de la 8,2 la 11,8 mil.tone sau cu 44% (Diagrama 2.1.). Cu toate acestea, ponderea transportului feroviar în structura traficului de mărfuri a crescut în această perioadă de la 28% la 29%, doar cu 1% (Diagrama 2.2.).

Pe parcursul perioadei ulterioare în general s-a observat o tendință de reducere a volumului transportului feroviar de marfă. Astfel, în 2016, în comparație cu anul 2007, acest indicator a scăzut cu 70%, constituind 3,5 mil.tone.

Conform statisticii CFM, în anul 2017, comparativ cu anul 2016, transportul feroviar de mărfuri a crescut cu 37%, constituind 4,8 mil.tone.

Totodată, analiza structurii transportului de mărfuri pe tipuri de trafic arată că scăderea volumului mărfurilor transportate s-a datorat în principiu reducerii traficului de tranzit, ca urmare a crizei financiare și economice mondiale.

Astfel, în anul 2008 volumul transportului de mărfuri de tranzit a constituit 5,1 mil.tone, reprezentând 46% din volumul total al mărfurilor transportate, iar în anul 2017 acest tip de trafic a scăzut cu 65%, constituind 1,8 mil.tone, ponderea acestuia în volumul total al transportului de mărfuri a ajungând la 37% (Tabelul 2.1).

De asemenea, în această perioadă volumul transportului de mărfuri la export a scăzut cu 59% și, concomitent, ponderea acestuia în volumul total al mărfurilor transportate a scăzut cu 1% (în 2017 a constituit 22%); volumul transportului de marfă la import s-a micșorat cu 24%, în timp ce ponderea acestuia a crescut cu 14% (în 2017 a constituit 32%); în traficul local volumul transportului de mărfuri a scăzut cu 68%, înregistrând o scădere de 3% (în 2017 - 10%).

**Tabelul 2.1. Structura transportului de mărfuri pentru anii 2008, 2013, 2016, 2017.**

Indicatori	2008		2013		2016		2017		2017/2008, (+/-)
<b>Mărfuri transportate (mil. tone) total, inclusiv:</b>	<b>11,0</b>	<b>100%</b>	<b>5,4</b>	<b>100%</b>	<b>3,5</b>	<b>100%</b>	<b>4,8</b>	<b>100%</b>	<b>-56%</b>
- local	1,5	13%	0,4	8%	0,4	11%	0,5	10%	-68%
- import	1,9	18%	1,6	29%	1,2	34%	1,5	32%	-24%
- export	2,5	23%	1,1	21%	0,4	12%	1,0	22%	-59%
- tranzit	5,1	46%	2,3	42%	1,5	43%	1,8	37%	-65%

Sursa: CFM

Îmbunătățirea situației în anul 2017, comparativ cu anul 2016, a fost influențată de relansarea activității pe piețele externe, fapt care s-a reflectat în creșterea traficului de mărfuri pentru toate tipurile de trafic, și anume: volumul mărfurilor în traficul de tranzit a crescut de la 1,5 mil.tone la 1, 8 mil.tone sau cu 17%, în traficul de export - de la 0,4 mil.tone la 1,0 mil.tone sau de 2,5 ori, în traficul de import - de la 1,2 mil.tone la 1,5 mil.tone sau cu 28%, în traficul local - de la 0,4 mil.tone la 0,5 mil.tone sau cu 26%.

Cu toate acestea, tendința negativă generală a dus la scăderea ponderii transportului feroviar în structura generală a transportului de mărfuri, care în anul 2016 a fost constituit 9% sau cu 20% mai puțin decât în anul 2007 (Diagrama 2.2).



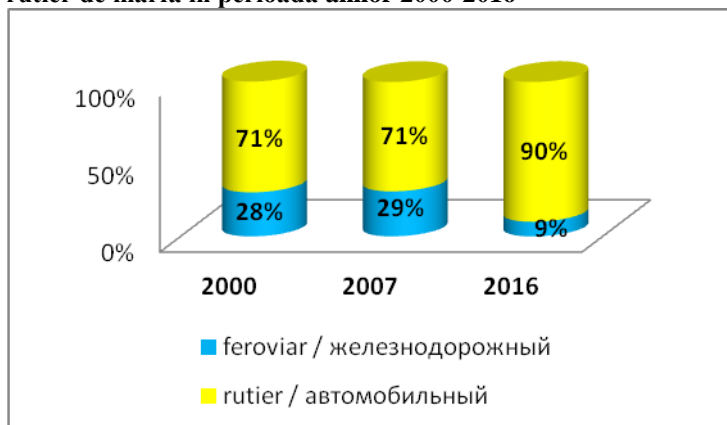
### Transportul rutier de mărfuri

Dinamica transportului rutier de mărfuri în perioada anilor 2000-2007 a fost similară cu cea a transportului feroviar de marfă, înregistrând o creștere de la 20,7 mil.tone la 28,8 mil.tone sau cu 39% (Diagrama 2.1).

O scădere bruscă a acestui indicator a fost înregistrată în anul de criză 2009, când volumul transportului rutier de marfă a scăzut până la 21,4 mil.tone sau cu 35% față de anul 2007.

Cu toate acestea, începând cu anul 2010 s-a înregistrat o tendință stabilă de creștere a transportului rutier de mărfuri, volumul căruia în anul 2016 a constituit 33,4 mil.tone, fiind cu 61% mai mare decât în anul 2000 și cu 56% mai mare decât în anul 2009.

**Diagrama 2.2. Dinamica structurii transportului feroviar și rutier de marfă în perioada anilor 2000-2016**



Ponderea transportului rutier în structura generală a transportului de mărfuri în perioada analizată a fost predominantă, și în perioada 2000-2007 a rămas la nivelul de 71%.

Scăderea volumului traficului feroviar de marfă, începând cu anul 2008, a condus la o creștere a ponderii transportului rutier de marfă, care în anul 2016 a atins nivelul de 90% (Diagrama 2.2).

Sursa: BNS

### Parcursul mărfurilor

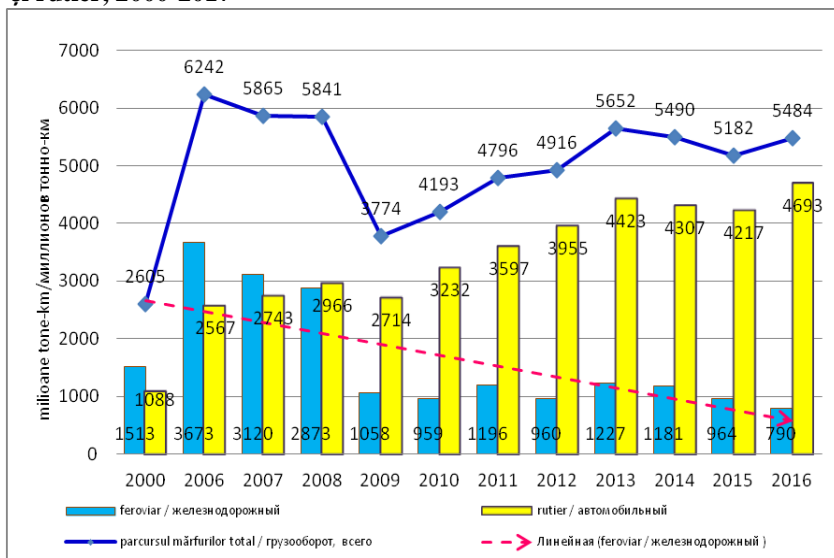
Dinamica volumului transportului de mărfuri s-a răsfrânt și asupra indicatorului parcursului mărfurilor.

Astfel, pentru perioada anilor 2000-2016 nivelul maxim al parcursului mărfurilor în transportul feroviar a fost atins în anul 2006 și a constituit 3673 mil.tone/km, înregistrând o creștere comparativ cu anul 2000 (1513 milioane tone/km) de 2,4 ori (Diagrama 2.3). În anul 2016 acest indicator a înregistrat nivelul de 790 mil.tone/km, micșorându-se de 4,6 ori față de anul 2006, sau de 2 ori comparativ cu anul 2000.

Potrivit datelor CFM, în anul 2017, în comparație cu anul 2016, parcursul mărfurilor în transportul feroviar a crescut cu 23%, constituind 970,9 mil.tone/km.

În același timp, indicatorul de parcurs al mărfurilor în transportul rutier în perioada anilor 2000-2016 a înregistrat o tendință pozitivă, majorându-se de la 1088 până la 4693 mil.tone/km sau de 4,3 ori.

**Diagrama 2.3. Dinamica parcursului mărfurilor în transportul feroviar și rutier, 2000-2017**

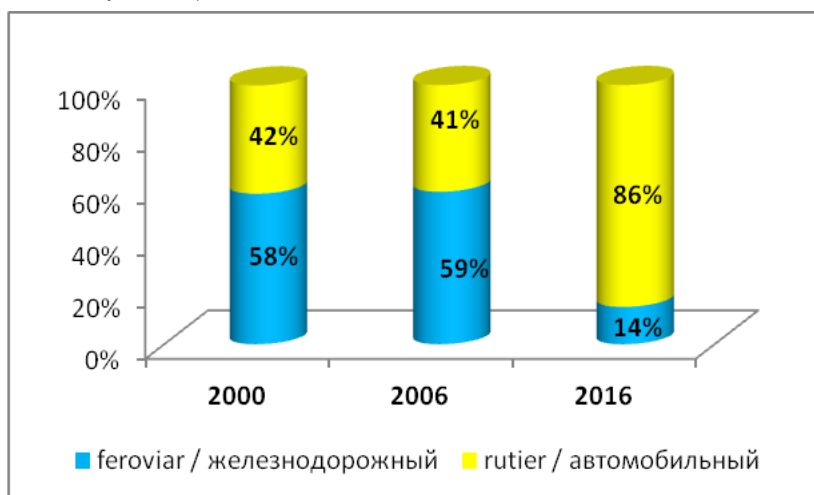


Sursa: BNS

În așa mod, anume creșterea constantă a parcursului mărfurilor în transportul rutier a asigurat în perioada anilor 2009-2016 dinamica pozitivă a indicatorului parcursului mărfurilor pentru toate tipurile de transport, care a crescut de la 3774 pînă la 5484 mil.tone/km, respectiv de 1,5 ori.

Pe parcursul perioadei analizate s-a modificat semnificativ și structura parcursului mărfurilor pe toate tipurile de transport (Diagrama 2.4.).

**Diagrama 2.4. Structura parcursului mărfurilor în transportul feroviar și rutier, 2000-2017**



Sursa: BNS

Astfel, în perioada anilor 2000-2006 ponderea parcursului mărfurilor în transportul feroviar a rămas la nivelul de 58% -59%.

În anul 2016 acest indicator a constituit 14%, înregistrând o scădere cu 45% față de anul 2006. Ca rezultat, în această perioadă s-a majorat ponderea parcursului mărfurilor în transportul rutier, care în anul 2016 a alcătuit 86% din parcursul mărfurilor pentru toate tipurile de transport.

### Transportul de călători, parcursul pasagerilor

Transportul de călători în trafic local și suburban în republică se efectuează în conformitate cu tarifele reglementate de stat.

Având o orientare socială, tarifele sunt subvenționate încrucișat din veniturile obținute din activitățile profitabile ale CFM, ceea ce limitează posibilitățile companiei de a-și acumula propriile resurse financiare pentru implementarea proiectelor investiționale menite să îmbunătățească calitatea și siguranța serviciilor prestate.

Ca urmare, pe parcursul perioadei analizate s-a înregistrat o tendință constantă de reducere a transportului de călători și, respectiv, a parcursului pasagerilor în transportul feroviar (Diagrama 2.5).

**Diagrama 2.5. Dinamica transportului de călători și parcursului pasagerilor în transportul feroviar, 2000-2017.**



Așfel, pentru perioada anilor 2000-2017 volumul maxim de transport feroviar de călători, înregistrat în anul 2008, a constituit 5,8 milioane, demonstrând o creștere de 1,0 milion de călători transportați, comparativ cu anul 2000 (4,8 milioane de călători).

Sursa: BNS, CFM

Conform statisticii CFM, în anul 2017 transportul de călători s-a redus cu 69% față de anul 2008, constituind 1,8 milioane călători.

Totodată, analiza transportului de călători arată că reducerea volumului traficului se datorează scăderii numărului de călători pentru toate tipurile de trafic, ca rezultat al crizei financiare și economice mondiale (Tabelul 2.2).

Astfel, în anul 2017 volumul transportului de călători în traficul suburban a constituit 1089 mii călători, micșorându-se cu 70% față de anul 2008; volumul transportului de călători în traficul local a însumat 111 mii călători, înregistrând o scădere de 72%; volumul transportului de călători în traficul internațional a scăzut cu 64%, constituind 614 mii călători.

Structura transportului feroviar de călători în perioada analizată nu s-a modificat semnificativ. Astfel, în anul 2017 ponderea transportului de călători în traficul suburban în volumul total al transportului de călători a alcătuit 60%, cota corespunzătoare a transportului de călători în traficul local - 6%, ponderea transportului de călători în traficul internațional - 34%.

Modificările au apărut doar în structura transportului internațional de călători, în cadrul căruia ponderea traficului de tranzit a crescut de la 0,3% pînă la 53% sau cu 74%, ceea ce se explică prin creșterea migrației populației de la est la vest prin Moldova.

**Tabel 2.2. Structura transportului de călători în anii 2008, 2013, 2016, 2017**

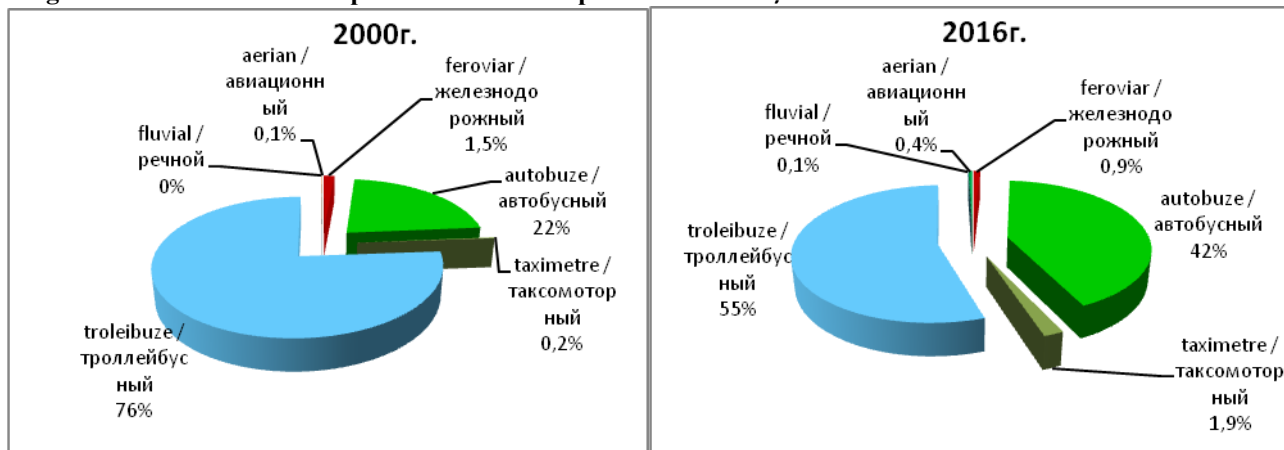
Indicatori	2008		2013		2016		2017		2017/2008, (+/-)
<b>Transportul de călători (mii pasageri) total, inclusiv în traficul:</b>	<b>5763</b>	<b>100%</b>	<b>4092</b>	<b>100%</b>	<b>2258</b>	<b>100%</b>	<b>1814</b>	<b>100%</b>	<b>-69%</b>
- suburban	3675	64%	2601	64%	1513	67%	1089	60%	-70%
- local	392	7%	277	7%	125	6%	111	6%	-72%
- internațional, total, inclusiv:	1695	29%	1214	30%	620	27%	614	34%	-64%
tranzit	4,4	0,3%	2,6	0,2%	320	52%	325	53%	a crescut de 74 ori

Sursa: BNS, CFM

Nivelul maxim al transportului de călători pe calea ferată a fost atins în anul 2008 și a constituit 486 mil.pasageri-km, înregistrând o creștere de 1,5 ori față de anul 2000 (315 mil.pasageri-km). În perioada următoare acest indicator s-a redus de 4,9 ori comparativ cu anul 2008, și în anul 2017 a alcătuit 99,0 mil.pasageri-km.

Această tendință negativă s-a reflectat în structura transportului de călători (Diagrama 2.6). Deci, dacă în anul 2000 în structura totală a transporturilor de călători în trafic local și suburban, ponderea transportului feroviar și rutier (autobus și taxi) a constituit, respectiv, 1,5% și 22,2%, atunci în 2016 ponderea transportului feroviar de călători a scăzut de 1,7 ori, constituind 0,9%, iar ponderea transportului auto de călători a crescut de 2 ori și a alcătuit 43,9%.

**Diagrama 2.6. Structura transportului de călători pentru anii 2000 și 2016**



Sursa: BNS

Informativ se poate observa că majorarea ponderii totale a transportului rutier de călători a influențat semnificativ asupra reducerii transportului urban de călători cu vehicule electrice (troleibuze) - de la 76% în anul 2000 până la 55% în anul 2016, care reprezintă cota principală în structura transportului de călători pe toate tipurile de transport.

### Indicatorii financiari

Indicatorii financiari prezentați în Tabelul 2.3. reflectă rezultatele activității operaționale a CFM în anii 2008, 2013, 2016 și 2017. Dinamica indicatorilor pentru anii prezentați caracterizează, în general, agravarea situației economico-financiare a întreprinderii în ultimul deceniu.

Astfel, în volumul total al veniturilor din activitatea de transport, cea mai mare parte este generată de transportul de marfă, care în perioada analizată a variat de la 67% la 82%.

În anul 2017, comparativ cu anul 2008, veniturile din transportul de mărfuri au scăzut cu 502,5 mil.lei sau cu 43%, fiind rezultatul scăderii veniturilor din transportul marfurilor în traficul de tranzit - cu 42% (176,4 mil.lei), în traficul de import - cu 49% (165,5 mil.lei), în traficul de export - cu 49% (145,3 mil.lei) și în traficul local - cu 14% (15,3 mil.lei).

Astfel, impactul cel mai mare asupra reducerii veniturilor din transportul mărfurilor a fost influențat de reducerea traficului de tranzit și a traficului de import.

**Tabelul 2.3. Indicatorii financiari privind rezultatele activității operaționale a CFM în anii 2008, 2013, 2016, 2017 (milioane lei)**

№	Indicatori	2008	2013	2016	2017	2017/2008	
						(+/-) mil.lei	(+/-) %
<b>1.</b>	<b>Venituri din transport, total, inclusiv:</b>	<b>1424,6</b>	<b>995,4</b>	<b>763,3</b>	<b>820,9</b>	<b>-603,7</b>	<b>-42</b>
<b>1.1.</b>	<b>de marfă, inclusiv:</b>	<b>1167</b>	<b>666,4</b>	<b>580,4</b>	<b>664,5</b>	<b>-502,5</b>	<b>-43</b>
	- local	108,5	41,8	61	93,2	-15,3	-14
	- import	339,5	181,1	173,2	174	-165,5	-49
	- export	295,7	209,2	97,3	150,4	-145,3	-49
	- tranzit	423,3	234,2	248,9	246,9	-176,4	-42
<b>1.2.</b>	<b>de călători, inclusiv:</b>	<b>257,6</b>	<b>329</b>	<b>182,9</b>	<b>156,5</b>	<b>-101,1</b>	<b>-39</b>
	- suburban	7,3	5,9	3,7	1,2	-6,1	-84
	- local	3,4	4,8	3,5	2,6	-0,8	-24
	- internațional	246,9	318,3	175,7	152,7	-94,2	-38
<b>2.</b>	<b>Cheltuieli de transportare total, inclusiv:</b>	<b>1318,4</b>	<b>1134,4</b>	<b>905,8</b>	<b>938,7</b>	<b>-379,7</b>	<b>-29</b>
<b>2.1.</b>	<b>marfă, inclusiv:</b>	<b>891,9</b>	<b>616,6</b>	<b>522,2</b>	<b>597,9</b>	<b>-294,0</b>	<b>-33</b>
	- local	185,6	89,4	86,7	102,3	-83,3	-45
	- import	146,6	139,7	113	116,6	-30,0	-20
	- export	260,2	169,7	75,4	120,5	-139,7	-54
	- tranzit	299,5	217,8	247,1	258,5	-41,0	-14
<b>2.2.</b>	<b>călători, inclusiv:</b>	<b>426,6</b>	<b>517,9</b>	<b>383,7</b>	<b>340,7</b>	<b>-85,9</b>	<b>-20</b>
	- suburban	147,1	136,3	118,7	74,1	-73	-50
	- local	18,1	35,1	15,3	33,6	15,5	186
	- internațional	261,4	346,5	249,7	233	-28,4	-11
<b>3.</b>	<b>Rezultatul activității (venit/pierderi), total, inclusiv:</b>	<b>6,2</b>	<b>-30</b>	<b>-53,2</b>	<b>7,1</b>	<b>0,9</b>	<b>15</b>
	<b>transport, inclusiv:</b>	<b>106,1</b>	<b>-139,1</b>	<b>-142,6</b>	<b>-117,6</b>	<b>-223,9</b>	
<b>3.1.</b>	<b>marfă</b>	<b>275,1</b>	<b>49,8</b>	<b>58,2</b>	<b>66,6</b>	<b>-208,5</b>	<b>-76</b>
	- local	-77,1	-47,6	-25,7	-9,1	68,0	
	- import	192,9	41,4	60,2	57,4	-135,5	-70
	- export	35,5	39,5	21,9	29,9	-5,6	-16
	- tranzit	123,8	16,4	1,8	-11,6	-135,4	
<b>3.2.</b>	<b>călători</b>	<b>-169,0</b>	<b>-188,9</b>	<b>-200,8</b>	<b>-184,2</b>	<b>-15,2</b>	
	- suburban	-139,8	-130,4	-115	-72,9	66,9	
	- local	-14,7	-30,3	-11,8	-31	-16,3	
	- internațional	-14,5	-28,2	-74	-80,3	-65,8	

Sursa: CFM

Ponderea veniturilor din transportul de călători în volumul total al veniturilor din activitățile de transport în perioada analizată a variat de la 18% la 33%.

Acest tip de venit în anul 2017, față de anul 2008, a scăzut cu 101,1 mil. lei sau cu 39%, ca rezultat al scăderii veniturilor din transportul de călători în traficul internațional - cu 38% (94,2 mil. lei), în traficul urban - cu 84% (6,1 mil. lei) și în traficul local - cu 24% (0,8 mil. lei).

Având în vedere faptul că veniturile din transportul de călători în traficul internațional reprezintă 96% - 97% din totalul veniturilor din transportul de călători, scăderea acestui tip de transport are cel mai mare impact asupra reducerii veniturilor din transportul de călători.

**Astfel, pe parcursul anilor 2008-2017 veniturile totale ale CFM din activitatea de transport au scăzut la 603,7 mil. lei sau cu 42%. În acest context, cel mai deosebit impact negativ a fost reducerea veniturilor din transportul de mărfuri în traficul de tranzit și de import, și din transportul internațional de călători.**

Reducerea activităților de transport a fost însoțită, respectiv, de reducerea costurilor de transport.

Deci, în anul 2017, comparativ cu anul 2008, cheltuielile de transport au scăzut cu 29% sau cu 379,7 mil. lei (în anul 2017 constituiau 938,7 mil. lei), inclusiv: reducerea cheltuielilor la transportul mărfurilor cu 33% sau 294,0 mil. lei (în 2017 - 597,9 mil. lei) și scăderea cheltuielilor la transportul de călători cu 20% sau 85,9 mil. lei (în anul 2017 - 340,7 mil. lei).

În același timp, ponderea cheltuielilor pentru transportul de călători în volumul total al cheltuielilor de transport a variat de la 32% la 46% în perioada analizată, ceea ce, odată cu reducerea veniturilor, a devenit unul dintre cei mai importanți factori de scădere a rentabilității tuturor activităților de transport ale CFM.

Astfel, cele mai bune rezultate ale activității pentru perioada analizată au fost înregistrate de întreprindere în anul 2008, când profitul din activitățile de transport a constituit 106,1 mil. lei, ca urmare a venitului din transportul mărfurilor în sumă de 275,1 mil. lei, precum și a pierderilor din activitatea de transport de călători în mărime de 169,0 mil. lei.

În continuare, scăderea veniturilor a condus la o diminuare a rezultatelor activităților de transport, inclusiv: profitul din activitatea de transport a mărfurilor a variat de la 49,8 mil. lei în 2013 (18% din nivelul anului 2008) până la 66,6 mil. lei în 2017 (24% din nivelul anului 2008), iar pierderile anuale generate de transporturile locale și suburbane au constituit în mediu 185 mil. lei, care au fost acoperite cu venituri din transportul mărfurilor și alte activități auxiliare ale întreprinderii. Ca urmare, din activitatea de transport în general au fost înregistrate pierderi în mărime de 139,1 mil. lei în 2013, 142,6 mil. lei în anul 2016, 117,6 mil. lei în anul 2017 (volumul mediu anual - 133,0 mil. lei).

Neprofitabilitatea activității operaționale de bază a constituit motivul pierderilor în volum de 30,0 mil. lei în anul 2013 și 53,2 mil. lei în anul 2016.

Totodată, în anul 2017 întreprinderea a obținut un profit net în valoare de 7,1 mil. lei, ca urmare a creșterii volumului transportului mărfurilor pe fondul relansării activității pe piețele externe.

**Concluzie:** Analiza principalilor indicatori de performanță ai Î.S., „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada 2000-2017 demonstrează că în anii 2006-2008 au fost înregistrate cele mai bune rezultate ale activității economico-financiare și de producție.

Ulterior, consecințele crizei financiare din 2008-2009, precum și insuficiența fondurilor financiare proprii și bugetare pentru investiții în dezvoltarea întreprinderii au condus la o reducere semnificativă a cotei de piață în favoarea transportului rutier.

**Astfel, pentru a depăși situația critică creată la întreprindere, precum și în scopul asigurării funcționării eficiente și rentabile a sectorului feroviar în întregime, a apărut necesitatea acută de reorganizare complexă a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.**

### 3. Structura organizatorică

Funcția de fondator al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (CFM) în perioada 1992-2017 a fost exercitată de Ministerul de profil al Transporturilor, conform Hotărârii Guvernului nr. 212 din 30 martie 1992 „Cu privire la aprobarea listei ministerelor, departamentelor și altor organisme de stat, învestite cu funcții de administrare a bunurilor de stat ale întreprinderilor, organizațiilor și instituțiilor, care s-au aflat în subordonarea unională”.

În anul 2017, în legătură cu reorganizarea autorităților publice, funcția fondatorului Î.S. "Calea Ferată din Moldova" a fost transferată Ministerului Economiei și Infrastructurii, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 690 din 30 august 2017 „Cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Economiei și Infrastructurii”.

Conform Codului Transportului Feroviar al Republicii Moldova, activitatea CFM constituie un monopol natural și se realizează pe întreg teritoriul Republicii Moldova. CFM efectuează transportul de mărfuri și pasageri în traficul local și internațional și gestionează infrastructura feroviară.

În componența CFM intră 52 filiale care funcționează în mod autonom, dintre care 39 filiale de producție, responsabile de întreținerea infrastructurii și serviciile de transport, 1 filială – obiect cu destinație cultural-socială, 1 filială - o instituție de învățământ, precum și fondul de locuințe, care în prezent, ca obiecte ale activităților non-cheie, se află în proces de scoatere din administrarea CFM.

Organigrama Î.S. "Calea Ferată din Moldova" este prezentată în Anexa 1.

Numărul de angajați ai CFM la data de 31.12.2017 a constituit 8392 persoane.

Existența în cadrul întreprinderii a filialelor cu tipuri de activitate non-principală a influențat, în mare măsură, înrăutățirea situației financiare a CFM în ultimii 10 ani, ceea ce reprezintă o mare problemă pentru întreprindere, deoarece activitățile non-principale generează pierderi și CFM este nevoită să efectueze finanțarea încrucișată a activităților non-profitabile din contul profitului obținut din transportul de mărfuri și din transportul internațional de călători.



## 4. Necesarul de investiții

### 4.1. Infrastructura feroviară

#### 4.1.1. Descrierea generală

Infrastructura feroviară reprezintă un complex format din căile ferate, terenul pe care se află acestea, echipamentele de alarmă, de comunicații și de alimentare cu energie electrică, clădirile și construcțiile auxiliare, scopul principal al cărora este organizarea circulației trenurilor.

Lungimea operațională a liniilor principale de cale ferată este de 1151 km, dintre care 472,1 km sunt echipate cu sisteme de blocaj automat. CFM dispune de 1711,1 km de comunicații telefonice și telegrafice, inclusiv 225,2 km de linii cu fibră optică, 153,9 km de linii aeriene și 1332,0 linii în cablu, precum și 1243,5 km de linii aeriene și 575,1 km de linii de cabluri electrice de tensiune joasă și medie, amplasate de-a lungul căilor ferate magistrale.

Pe rețeaua feroviară a Republicii Moldova există 80 de stații și puncte separate, dintre care 57 stații - pentru operațiuni comerciale de marfă, 41 stații - pentru operațiuni de călători. Schema rețelei feroviare a Republicii Moldova este prezentată în Fig.1.

**Fig. 1. Schema rețelei feroviare a Republicii Moldova**



#### 4.1.2. Necesarul de investiții pentru liniile de cale ferată

Starea tehnică a infrastructurii feroviare se află în proces de degradare continuă, urmare a neefectuării la timp a reparațiilor liniilor de cale ferată și obiectelor infrastructurii din cauza insuficienței resurselor financiare.

Starea liniilor de cale ferată la data de 01.01.2018 se caracterizează prin următorii indicatori (Tabelul 4.1.2):

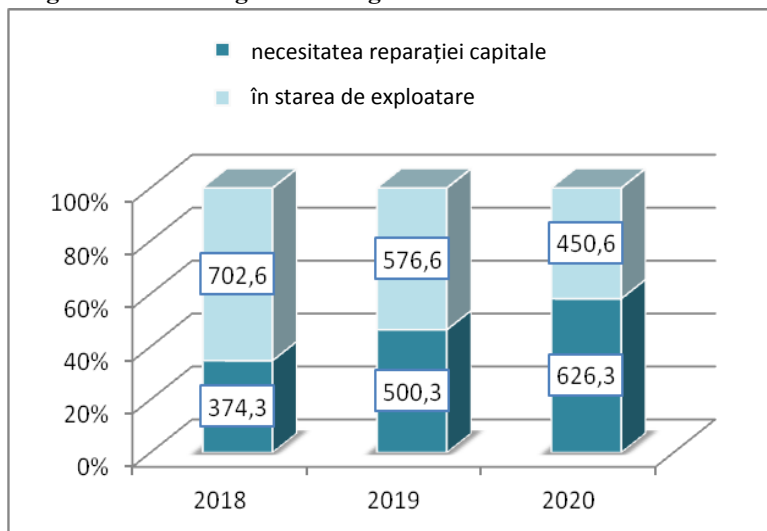
- lungimea sectoarelor de cale ferată cu termen scadent al reparației capitale a ajuns la 401,2 km (inclusiv 3,4 km de ecartament european 1435 mm), al reparației medii - 133,6 km, reprezentând în total cca 47% din lungimea căilor principale în exploatare (pentru comparație: în anul 2013 ponderea dată a constituit de 30%);
- restanțe mari la reparații capitale ale construcțiilor artificiale (poduri și țevi);
- starea tehnică a terasamentului căii conduce la creșterea numărului zonelor instabile și periculoase.

**Tabel 4.1.2. Caracteristica stării suprastructurii de cale ferată la data de 01.01.2018**

№	Denumirea secțiunilor de cale ferată	Lungimea liniilor principale de cale ferată, km	Tipul șinei			Numărul de comutatori		Limita de viteză		Restanță la data de 01.01.2018, km		Restanța până în 2020, km	
			R43	R50	R65	Total	Inclusiv cu defecte	Număr	Lungime, km	reparare generală	reparare medie	reparare generală	Înlocuirea șinelor
1	Bender-Chișinău (impară)	56,8	0	1,8	55	31	5	6	2,8	31,4	52,5	51,9	
2	Bender-Chișinău (pară)	10,7	0	0,8	9,9	12	0	2	4	4,5		9,7	
3	Revaca - Căinari	43,7		16,4	27,3	18	3	6	17,4	9,98		10	
4	Chișinău-Ungheni - frontieră (impară)	108,9		20,7	88,2	61	29	12	22,5	71,8	25,81	100	32,6
5	Chișinău-Ungheni (pară)	14,3		2,1	12,2	11				8,9	1,8	10,4	
6	Unțești - Berești (linie de ocolire)	4,1			4,1					4,1			
7	Ungheni - Bălți	85,4	0	18,2	67,2	57	11	17	22,7	48,2	19,7	45,3	16,7
8	Bălți - Ocnîța	93,1	0	2,7	90,4	38	19	16	16,4	18,6	16,3	72,9	19,6
9	Ocnîța - Moghilău	38,2		0,1	38,1	16	6	4	3,8			22,1	16,1
10	Ocnîța - Mămăliga	42		1,5	40,5	12	3	4	5,1	9,3	8,6	42	
11	Bender - Basarabasca	107,9	0	8,5	99,4	32	12	11	10,9	31	0,9	74,7	13,8
12	Basarabasca - Abaclia (impar)	9,9		0,44	9,42	5	3				0,5		1,5
13	Abaclia - Basarabasca (par)	11,7		11,7		7	3			11,1		11,7	
14	Abaclia - Reni - frontieră	119,4		4,6	114,8	36	19	17	25,5	75,2	6,5	78,2	40,4
15	Abaclia - Prut	99,3		91,3	8	28	7	10	33,6	23,2		28,9	
16	Prut - Cahul	44	41,9	2,1		7	3	3	42	44		44	
17	Basarabasca - Arciz	2,3		1,4	0,9	9							
18	Bălți - Mateuți	120,8		37,7	83,1	48	7	16	27,1	6,5		24,4	
19	Reușel - Glodeni	36,2		4,2	32	2	2						
20	Rediul Mare - Brătușeni	27,5		15	12,5	9		2	1,2		1,0		
	<b>TOTAL</b>	<b>1076,2</b>	<b>41,9</b>	<b>241,2</b>	<b>793,0</b>	<b>439</b>	<b>132</b>	<b>126</b>	<b>235,0</b>	<b>397,8</b>	<b>133,6</b>	<b>626,2</b>	<b>140,7</b>

În anul 2017, acumularea scadențelor la reparațiile capitale a condus la introducerea a 126 de restricții de viteză până la 5-25 km/ora pe secțiunile curselor magistrale cu o lungime de 235,0 km, cu implicații directe asupra siguranței circulației trenurilor de călători și marfă.

**Diagrama 4.1.2. Prognoza de degradare a căilor ferate în anii 2018-2020, (km).**



Prognoza de degradare a stării tehnice a infrastructurii (Diagrama 4.1.2.) reflectă faptul că, până în anul 2020 este necesară reparația capitală a 626,2 km de linii ferate. Reieșind din acest fapt, viteza de degradare a liniilor, în cazul absenței resurselor financiare pentru reparațiile capitale, este estimată la 126,0 km pe an.

Previțiunea dată demonstrează că deja în anul 2020 lungimea căilor ferate care necesită reparație capitală va depăși lungimea căilor în stare de funcționare, ceea ce reprezintă un pericol sporit pentru circulația trenurilor de marfă și călători.

În urma evaluărilor efectuate de specialiștii din cadrul CFM, costul reparației capitale a 1 km de cale ferată constituie 350 de mii euro, iar înlocuirea a 1 km de șine este evaluată la 175 mii euro.

**Astfel, pentru reabilitarea căii ferate în anii 2018-2020, este necesar un volum de investiții de 243,8 mil.euro, reieșind din necesitatea reparației capitale a 626,2 km de cale ferată și înlocuirii a 140,7 km de șine.**

#### 4.1.3. Necesarul de investiții pentru achiziționarea mașinilor de cale

Reparația capitală a liniilor de cale ferată poate fi efectuată cu sursele tehnice proprii ale CFM, de către mașinile de cale (PMS), cu ajutorul vehiculelor de tip greu: macarale de pozare – 2 un. (UK-25), tren-navetă hopper-dozator, mașina de burat și de îndreptat calea VPO-3000.

În prezent, însă, nu se execută lucrări de curățare la adâncime a pietrișului din motivul lipsei mașinilor de curățat balastul.

Pentru a extinde termenul de exploatare a liniilor de cale ferată după reparația capitală este necesar să se efectueze întreținerea periodică, reparațiile curente și mijlocii, în conformitate cu normele stabilite. Utilizarea mașinilor speciale va face posibilă realizarea acestor lucrări mai calitativ și cu o productivitate mai sporită decât în prezent. De asemenea, costurile de întreținere și reparații vor fi reduse semnificativ, iar lucrările manuale vor fi practic eliminate, ceea ce reprezintă mai mult de 50% din costurile de întreținere a infrastructurii.

În anul 2017 a fost actualizată oferta pentru CFM de achiziționare a mașinilor de cale ferată de la producătorul Plasser & Theurer (Austria), care este liderul mondial în producția de mașini de cale specializate, și anume:

- **RM 80 UHR** pentru curățarea balastului;
- **Duomatic 09-32 CSM** pentru îndreptare, burare și aliniere a liniilor de cale.

Costul total al livrării acestor mașini de cale este de 9,4 milioane de euro.

**Astfel, necesitatea investițiilor pentru achiziționarea a două mașini de cale este de 9,4 mil.euro.**

#### 4.1.4. Necesarul de investiții în sistemele de centralizare și blocare (SCB) și comunicații

Mai mult de jumătate din sistemele de centralizare și blocare (SCB) au fost instalate mai mult de 40 de ani în urmă, și a patra parte a sistemului de semnalizare are cca 30-40 de ani. La unele stații se mai păstrează încă controlul manual al comutatoarelor. Majoritatea echipamentelor și dispozitivelor au un grad de uzură fizică de peste 75%.

Cheltuielile necesare pentru modernizarea SCB și a comunicațiilor, estimate pentru perioada de 2018-2024, reieșind din capacitățile tehnice existente ale CFM, sunt prezentate în Tabelul 4.1.4.

**Tabelul 4.1.4. Cheltuieli pentru modernizarea SCB și a comunicațiilor pentru perioada 2018-2024 (mil.euro)**

OBIECTE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
<b>Sisteme de centralizare și blocare</b>								
1. Înlocuirea centralizării electrice a macazurilor și a semnalelor (CE/"ЭЦ") cu sisteme moderne de rele sau microprocesoare	0,7	2,8	2,9	2,0	1,3	1,1	2,1	<b>12,9</b>
2. Construcția unui CE ("ЭЦ") moderne cu rele sau microprocesoare la stațiile cu acționare manuală a macazurilor	0,6	1,6	1,6		1,5	1,2	2,3	<b>8,8</b>
3. Construcția CE-9 ("ЭЦ-9") la stația Colibași				0,8				<b>0,8</b>
4. Înlocuirea blocului automat de curent continuu existent ("АВ") cu BATC ("АБТЦ")			2,1			1,08		<b>3,18</b>
5. Modernizarea semnalizării automate la trecerile de nivel			1,2	1,1	1,2	0,7	1,2	<b>5,4</b>
6. Introducerea blocării semiautomate cu microprocesor, cu controlul neocupării liniilor curente (30 linii curente)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	<b>1,8</b>
7. Înlocuirea încetinitoarelor de cocoasă (20 de un.)		0,24	0,24	0,24	0,24	0,24		<b>1,2</b>
<b>TOTAL SCB</b>	<b>1,3</b>	<b>4,94</b>	<b>8,34</b>	<b>4,44</b>	<b>4,54</b>	<b>4,62</b>	<b>5,9</b>	<b>34,08</b>
<b>Comunicații</b>								
8. Modernizarea instalațiilor de comunicații pe fir	0,1	1,0	0,5		0,4			<b>2,0</b>
9. Cablarea LFO ("BJC") pe sectorul Bălți - Slobozia - Mateuți		1,0		0,8				<b>1,8</b>
10. Construcția liniei de telecomunicații prin cablu cu fibre optice pe sectorul Basarabeasca – Etulia Basarabeasca - Cahul - Giurgiulești		0,2	0,5	2,0	1,0			<b>3,7</b>

11. Organizarea liniilor aeriene cu fibră optică de telecomunicații pe sectoarele: Chișinău - Ungheni – Bălți Chișinău - Basarabeasca – Etulia Bălți-Slobozia - Mateuți Chișinău – P/b 1501 km Basarabeasca - Cahul - Giurgiulești	0,4	1,0	0,2	2,0				<b>3,6</b>
12. Reconstrucția comunicației operaționale și tehnologice a CFM pe sectoarele: Bălți Slobozia - Ocnița – Vălcineț Chișinău - Ungheni – Bălți Chișinău - Basarabeasca – Etulia Basarabeasca - Cahul - Giurgiulești Chișinău – P/b 1501 km Bălți-Slobozia - Mateuți		0,1	0,1	0,1				<b>0,3</b>
13. Modernizarea radiocomunicațiilor staționare cu trenurile și stațiile pe sectoarele căii ferate		0,2	0,2	0,2	0,1			<b>0,7</b>
14. Modernizarea stațiilor radio de locomotivă și a dispozitivelor АЛСН		0,1	1,0	2,0	1,0			<b>4,1</b>
15. Înlocuirea aparatelor de control pentru depistarea supraîncălzirii cutiei de unsoare a materialului rulant (PONAB DYSK/ ПОНАБ ДИСК)		0,2		0,2			0,2	<b>0,6</b>
<b>TOTAL comunicații</b>	<b>0,5</b>	<b>3,8</b>	<b>2,5</b>	<b>7,3</b>	<b>2,5</b>		<b>0,2</b>	<b>16,8</b>
<b>TOTAL SCB și comunicații:</b>	<b>1,8</b>	<b>8,74</b>	<b>10,84</b>	<b>11,74</b>	<b>7,04</b>	<b>4,62</b>	<b>6,1</b>	<b>50,88</b>

Sursa: CFM

**Volumul investițiilor necesare pentru modernizarea sistemelor de centralizare și blocare și de comunicații constituie 50,88 mil.euro, inclusiv 34,08 mil.euro pentru SCB și 16,8 mil.euro pentru dispozitivele de comunicații.**

#### 4.1.5. Necesarul de investiții pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică

Insuficiența resurselor financiare nu permit CFM să asigure în termenii stabiliți și în volumele necesare deservirea tehnică a dispozitivelor de alimentare cu energie, uzura cărora atinge marimea marginală.

Volumul necesar al lucrărilor și investiții pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie, calculat pentru perioada de 2018-2022, este prezentat în Tabelul 4.1.5.

Planul calendaristic de executare a lucrărilor se bazează pe capacitățile tehnice existente ale CFM.

**Tabelul 4.1.5. Cheltuieli pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică (mii euro)**

	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
<b>Reconstrucția și modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică</b>						
1. Punerea în exploatare a noilor transformatoare de tip OL ("OJ")	149,5	89,0	76,0	113,2	88,1	<b>515,8</b>
2. Înlocuirea întrerupătoarelor cu întrerupătoare cu vid	88,0	88,0	55,0	66,0	132,0	<b>429,0</b>
3. Instalarea corpurilor de iluminat econom tip LED-50 la trecerile de nivel	2,8	6,3	6,3	6,3	5,3	<b>27,0</b>
4. Achiziționarea unui laborator automat mobil	31,0	31,0	31,0	-	-	<b>93,0</b>
5. Achiziționarea unui turn automat						

	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
	22,0	22,0	22,0	-	-	66,0
6. Achiziționarea autovehiculelor pentru deplasarea echipei operaționale	10,0	10,0	10,0	-	-	30,0
7. Instalarea contoarelor electrice	3,5	9,1	9,1	9,1	9,1	39,9
8. Înlocuirea cablului de forță	99	72	53	68	38	330,0
9. Înlocuirea dispozitivelor de siguranță de înaltă tensiune	37,2	-	-	-	-	37,2
10. Înlocuirea traverselor din lemn	40	16	28	28	28	140,0
11. Achiziționarea unui burghiu automat	-	10,0	10,0	10,0	-	30,0
<b>TOTAL investiții pentru reconstrucția și modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică</b>	<b>483,0</b>	<b>353,4</b>	<b>300,4</b>	<b>300,6</b>	<b>300,5</b>	<b>1737,9</b>
<b>Proiecte de construcții capitale</b>						
12. Punerea în funcțiune a unei stații de transformare la stația Chișinău (13 celule) și reconstrucția rețelelor externe	17,5	30,9	-	-	-	48,4
13. Finalizarea construcției liniei aeriene de alimentare cu energie electrică longitudinală (42-48 km) și punerea în exploatare a stației de transformare staționare la stația Colibași	13,7	-	-	-	-	13,7
<b>TOTAL investiții în proiectele de construcție capitală</b>	<b>31,2</b>	<b>30,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>62,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>514,2</b>	<b>384,3</b>	<b>300,4</b>	<b>300,6</b>	<b>300,5</b>	<b>1800,0</b>

Sursa: CFM

**Necesarul de investiții pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie pentru perioada anilor 2018-2022 este de 1,8 mil.euro, inclusiv 1,74 mil.euro pentru reconstrucția și modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică și 0,06 mil.euro pentru proiectele de construcție capitală.**

#### 4.1.6. Volumul total al investițiilor necesare în infrastructura feroviară

Necesitatea totală, calculată până în anul 2024, de investiții în infrastructura feroviară a CFM este de **305,9 mil.euro**, inclusiv:

- pentru reabilitarea căilor ferate - 234,8 mil.euro;
- pentru procurarea a două mașini de cale - 9,4 mil.euro;
- pentru modernizarea dispozitivelor SCB și comunicații - 50,88 mil.euro;
- pentru modernizarea dispozitivelor de alimentare cu energie electrică - 1,8 mil.euro.

## 4.2. Materialul rulant de tracțiune

### 4.2.1. Descriere generală

În prezent, parcul de inventar al locomotivelor pentru activitatea de bază a CFM numără 133 unități, dintre care 120 sunt administrate de CFM, iar 13 sunt situate în regiunea transnistreană și nu sunt controlate de întreprindere. Toate locomotivele din parcul de inventar au durata de exploatare expirată, dintre acestea 46 se află în exploatare (Tabelul 4.2.1).

Tabel 4.2.1. Structura parcului de locomotive al CFM

Tipul și seria materialului rulant de tracțiune	Parcul inventar de locomotive, unități.	
	în total administrate de CFM	inclusiv în exploatare la CFM
<b>Locomotive magistrale total, inclusiv:</b>	<b>63</b>	<b>18</b>
Locomotiva „3TЭ10M” – 3 secții	28	3
Locomotiva „3TЭ10M” – 2 secții	20	7
Locomotiva „2TЭ10J”	8	3
Locomotiva „2TЭ10B”	1	1
Locomotiva „2TЭ10M”	2	2
Locomotiva „M62”	4	2
<b>Locomotive de manevră total, inclusiv:</b>	<b>57</b>	<b>28</b>
Locomotiva „ЧМЭ3”	57	28
<b>Total locomotive pentru activitatea principală</b>	<b>120</b>	<b>46</b>

Sursa: CFM

Gradul înalt de uzură fizică și morală a parcului de locomotive și, ca rezultat, fiabilitatea redusă a locomotivelor, consumul înalt de combustibil, eficiența scăzută a utilizării locomotivelor din cauza defecțiunilor tehnice frecvente, care determină costurile de reparație și deservire tehnică mari, generează costuri înalte legate de tracțiune.

Cheltuielile mari pentru tracțiune sunt unul dintre factorii principali care duc la scăderea competitivității transportului feroviar în comparație cu alte tipuri de transport.

Reînnoirea parcului de locomotive este o necesitate vitală pentru dezvoltarea întreprinderii, deoarece va avea un efect economic semnificativ prin micșorarea costurilor operaționale și, ca urmare, va ameliora competitivitatea transporturilor pe calea ferată.

### 4.2.2. Necesarul de investiții pentru modernizarea locomotivelor magistrale

Modernizarea locomotivelor magistrale vechi în condiții actuale este nejustificată din punct de vedere economic datorită uzurii lor fizice și morale și lipsei soluțiilor eficiente de modernizare.

Din acest motiv, pentru acoperirea volumelor prognozate de transport de mărfuri și călători în traficul internațional, CFM are nevoie, la această etapă, să achiziționeze 12 locomotive noi cu o capacitate de până la 3500 kW fiecare (capacitate totală de 42.000 kW).



Reieșind din prețul de piață mediu al unei locomotive în suma de 3,5-3,75 mln.euro, **volumul necesar al investițiilor pentru procurarea a 12 locomotivelor magistrale constituie 45 mln.euro.**

#### 4.2.3. Necesarul de investiții pentru modernizarea locomotivelor de manevră

În prezent, CFM operează cu 57 locomotive de manevră de model “ЧМЭ-3” (compania CKD Praga, Republica Cehă). Succesorul legal al acestui producător este compania „CZ LOKO”, care a elaborat o tehnologie de modernizare a locomotivelor cu prelungirea termenului de exploatare până la 20 de ani. Modernizarea se realizează în baza ramei principale existente a locomotivei, cu asamblarea modulelor și componentelor furnizate de „CZ LOKO”.

Reînnoirea parcului de locomotive de manevră prin modernizare este o opțiune mai avantajoasă economic, deoarece investițiile necesare sunt cu 40%-50% mai mici decât în cazul procurării noilor locomotive.

Modernizarea locomotivelor de manevră se realizează prin instalarea noilor motoare Caterpillar 3512B DI-model TA, care sunt mai puternice (1455 kW față de 993 kW) și mai eficiente, ceea ce asigură reducerea consumului de combustibil și ulei cu 30%.

Procesul de asamblare a locomotivelor modernizate poate fi organizat în cadrul depoului de locomotive Chișinău, folosind capacitățile de producție disponibile și forțele de muncă existente.

Pentru implementarea proiectului vor fi necesare investiții inițiale legate de reparația capitală a utilajului existent, reechiparea depoului de locomotive cu echipamente noi, etc. Volumul total al investițiilor necesare este estimat la 495 mii euro (Tabelul 4.2.3).

**Tabelul 4.2.3. Cheltuieli pentru reechiparea depoului de locomotive (mii euro)**

Cheltuieli	Sumă
Diagnosticarea locomotivelor	30,0
Repararea și achiziționarea echipamentelor noi	400,0
Instruirea personalului	15,0
Certificarea	50,0
<b>TOTAL</b>	<b>495,0</b>

Costul modernizării unei locomotive este estimat la 1050 mii euro, și constă în cea mai mare parte din costul de achiziționare a modulelor și componentelor noi (Tabelul 4.2.4).

**Tabelul 4.2.4. Cheltuieli pentru modernizarea unei locomotive “ЧМЭ-3” (mii euro)**

Cheltuieli	Sumă
Module și componente	990,0
Salariul de bază	50,0
Alte materiale	10,0
<b>TOTAL</b>	<b>1050,0</b>

**Pentru modernizarea a 20 locomotive de manevră „ЧМЭ-3”, care vor fi suficiente pentru asigurarea proceselor de activitate de transport ale întreprinderii, volumul investițiilor necesare constituie 21,5 mil.euro (Tabelul 4.2.5).**



**Tabelul 4.2.5. Cheltuieli pentru modernizarea locomotivelor de manevră (mil.euro)**

<b>Investiții</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>TOTAL</b>
Locomotive modernizate (unități)	4	6	6	4	<b>20</b>
Reechiparea depoului de locomotive	0,5	-	-	-	<b>0,5</b>
Costul modernizării	4,2	6,3	6,3	4,2	<b>21,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4,7</b>	<b>6,3</b>	<b>6,3</b>	<b>4,2</b>	<b>21,5</b>

Ca rezultat al exploatării intensive a unui număr redus de locomotive de manevră (de la 20 la 28 de unități) cu parametri mai eficienți, costurile anuale legate de lucrările de manevră vor fi reduse la 1,0 - 1,2 mil.euro sau cu 40% față de nivelul actual.

#### **4.2.4. Volumul total al investițiilor necesare pentru materialul rulant de tracțiune**

Astfel, **necesitatea totală de investiții în materialul rulant de tracțiune constituie 66,5 mil.euro, inclusiv: pentru achiziționarea locomotivelor magistrale - 45,0 mil.euro, pentru modernizarea locomotivelor de manevră - 21,5 mil.euro.**

### **4.3. Vagoanele de marfă**

#### **4.3.1. Descriere generală**

La 01.01.2018 parcul de inventar al vagoanelor de marfă al CFM enumera 5582 de unități, dintre care 2623 vagoane se află în parcul activ, iar 2959 vagoane se află în stare inoperabilă și nu sunt antrenate în activitatea de transport a întreprinderii, în rezultatul scăderii volumelor de transport și a lipsei cererii pentru anumite tipuri de vagoane marfare (Tabelul 4.3.1.).

**Tabelul 4.3.1. Structura parcului de inventar a vagoanelor de marfă (unități)**

<b>Tipul de vagoane</b>	<b>Termen (ani)</b>	<b>Parcul inventar</b>	<b>Nefolosite</b>	<b>Parc de lucru</b>	<b>Cu termen de exploatare expirat</b>	<b>Cu termen de exploatare valabil</b>
Acoperite universale	32	945	644	301	366	579
Descoperite	22	1208	490	718	369	839
Platforme universale	32	353	323	30	229	124
Platforme fiting	32	490	339	151	229	261
Cisterne	30-32	487	155	332	66	421
Transport ciment	26	295	183	112	179	116
Cerealier	30	725	17	708	9	716
Acoperite tip 918	25	705	494	211	308	397
Refrigeratoare	25	140	140	0	140	0
Alte	25	234	174	60	134	100
<b>TOTAL</b>		<b>5582</b>	<b>2959</b>	<b>2623</b>	<b>2029</b>	<b>3553</b>

La începutul anului 2018, dintr-un total de 5582 de vagoane, pentru 2029 de vagoane a expirat termenul de exploatare, ceea ce reprezintă 36% din parcul de inventar. În perioada anilor 2018-2024 va expira termenul de exploatare pentru celelalte 3487 vagoane. Astfel, numărul de vagoane cu termenul de exploatare valabil va fi redus pînă la 66 unități (Tabelul 4.3.2).

**Tabelul 4.3.2. Expirarea termenului de exploatare a vagoanelor de marfă**

Tipul de vagoane (unități)	Termen de exploatare valabil în 2018	Anul expirării termenului de exploatare						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Acoperite universale	579	32	97	96	84	81	52	21
Descoperite	839	184	396	368	44	24	-	-
Platforme universale	124	16	31	20	23	21	12	3
Platforme fitting	261	23	46	29	51	49	37	26
Cisterne	421	20	42	70	98	100	12	16
Transport ciment	116	-	12	94	10	-	-	-
Cerealiere	716	26	161	173	240	77	39	-
Acoperite tip 918	397	10	237	119	31	-	-	-
Refrigeratoare	-	-	-	-	-	-	-	-
Alte	100	-	2	24	61	13	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3553</b>	<b>311</b>	<b>1024</b>	<b>993</b>	<b>642</b>	<b>365</b>	<b>152</b>	<b>66</b>

Transportul de mărfuri în prezent este activitatea rentabilă a întreprinderii. Fără reînnoirea parcului de vagoane de marfă, acest tip de activitate este amenințat din cauza reducerii materialului rulant cu termenul de exploatare valabil.

În cadrul gospodăriei de vagoane a CFM sunt 3 depouri de vagoane care efectuează reparația tuturor tipurilor de vagoane de marfă. În afară de reparații curente și capitale, depourile pot efectua și reparații capitale cu prelungirea termenului de exploatare a vagoanelor.

Toate lucrările de reparație capitală cu prelungirea termenului de exploatare se efectuează în conformitate cu condițiile tehnice și instrucțiunile, precum și cu certificatele emise de Biroul de proiectare (ПКБ ЦБ) al S.A.D. Căile Ferate din Rusia (RJD) pentru fiecare depou separat, precum și conform deciziilor tehnice, în urma diagnosticării tehnice a vagoanelor de către organizațiile specializate.

#### **4.3.2. Necesarul de investiții pentru reînnoirea parcului de vagoane de marfă**

Reînnoirea parcului de vagoane de marfă poate fi efectuată prin executarea unor reparații capitale cu prelungirea termenului de exploatare și a achiziționării vagoanelor noi. Acest lucru va permite utilizarea eficientă a capacităților de producere a depourilor de vagoane, va menține potențialul uman al întreprinderii și va necesita investiții mai reduse decât pentru achiziția vagoanelor noi.

Ținând cont de faptul că, până la sfârșitul anului 2024, 3487 de vagoane vor fi excluse din parcul de lucru existent, este necesar să se efectueze reparații capitale cu prelungirea termenului de exploatare a 600 de vagoane și achiziționarea a 3800 de vagoane noi. Punerea în aplicarea acestui program de renovare a parcului lucrativ ar asigura, până la sfârșitul anului 2024, un parc în număr de 3470 vagoane de marfă sau o creștere de 19% față de 2018. (Tabelul 4.3.3)

**Tabelul 4.3.3. Necesitatea reînnoirii parcului lucrativ al vagoanelor de marfă**

Parcul lucrativ al vagoanelor de marfă	Necesitatea vagoanelor (un.)							Total
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
<b>Parc de lucru la începutul anului</b>	<b>2623</b>	<b>2912</b>	<b>3588</b>	<b>3095</b>	<b>2953</b>	<b>3388</b>	<b>3436</b>	
<b>Schimbarea parcului lucrativ pe parcursul anului</b>	<b>289</b>	<b>676</b>	<b>-493</b>	<b>-142</b>	<b>435</b>	<b>48</b>	<b>100</b>	
Vagoane cu reparație cu durată de exploatare extinsă	400	200		0			0	<b>600</b>
Achiziționarea vagoanelor noi	200	1500	500	500	800	200	100	<b>3800</b>
Vagoane cu termenul de exploatare expirat	311	1024	993	642	365	152	66	<b>3487</b>
<b>Parc lucrativ la sfârșitul anului</b>	<b>2512</b>	<b>1688</b>	<b>895</b>	<b>453</b>	<b>288</b>	<b>236</b>	<b>66</b>	
- cu termen valabil	3242	2218	1225	583	218	66	66	
- cu termen expirat	-730	-530	-330	-130	70	170	-	

Elementele principale ale costului reparației capitale a unui vagon de marfă sunt achiziționarea boghiurilor noi și formarea osiilor montate noi. În afară de aceasta, este necesară diagnosticarea vagoanelor de către organizațiile acreditate, pentru determinarea duratei de exploatare reziduală a vagoanelor în scopul executării reparației pentru prelungirea termenului de exploatare.

Începând cu anul 2018 pentru toate vagoanele din programul de reparații va fi necesară achiziționarea noilor boghiuri și roți. Costul estimat pentru reparația unui vagon cu prelungirea termenului de exploatare este de 28,95 mii de euro (Tabelul 4.3.4).

**Tabelul 4.3.4. Cheltuieli de bază pentru reparația capitală a unui vagon de marfă, (euro)**

Cheltuieli de bază	Costul unitar	Cantitate pe 1 vag.	Costuri totale pentru 1 vag.
Diagnosticarea vagonului	250	1	250
Boghiuri noi	8 750	2	17 500
Roți noi	1 150	8	9 200
Alte costuri (în mediu)	2 000	1	2 000
<b>TOTAL</b>			<b>28 950</b>

Valoarea totală a investițiilor necesare în perioada 2018-2024 pentru reparațiile capitale cu prelungirea termenului de exploatare a 600 de vagoane este estimată la 17,4 mil.euro, iar achiziționarea noilor boghiuri și roți pentru reparația a 500 de vagoane este estimată la 14,5 mil.euro (Tab. 4.3.5).

**Tabelul 4.3.5. Investiții necesare pentru reparația capitală a vagoanelor (mil.euro)**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Bcero
<b>Numărul vagoanelor care trebuie reparate (un.)</b>	<b>400</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1100</b>
Diagnosticarea vagoanelor	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2
Achiziționarea noilor boghiuri	7,0	3,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	19,5
Achiziționarea roților noi	3,7	1,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	10,0
Alte costuri	0,8	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,2
<b>Total investiții</b>	<b>11,6</b>	<b>5,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>31,9</b>

Prețul mediu de achiziție al unui vagon nou de marfă este estimat la 45,0 mii de euro. Suma totală pentru achiziționarea a 3800 de vagoane noi în perioada 2018-2024 este de 171,0 mil.euro.

#### 4.3.3. Volumul total al investițiilor necesare pentru vagoanele de marfă

**Pentru renovarea parcului de vagoane de marfă sunt necesare investiții în mărime de 202,9 mil.euro, inclusiv 31,9 mil.euro pentru reparația capitală a vagoanelor și 171,0 mil.euro pentru achiziționarea vagoanelor noi.**

#### 4.4. Vagoanele de călători

##### 4.4.1. Descriere generală

Parcul de inventar al vagoanelor de călători include 233 de unități, dintre care 77 sunt vagoane de tip compartimentat și 111 vagoane de tip deschis. Parcul de lucru este constituit din 53 de vagoane compartimentate (“ЦМК”) (dintre care 24 de vagoane, al căror termen de exploatare expiră în 2018-2020, care nu sunt supuse reparației) și 111 de vagoane de tip deschis, termenul de exploatare al căror expiră în viitorul apropiat, ceea ce poate duce la suspendarea traficului de pasageri în traficul internațional în spațiul CSI (Tabelul 4.4 .1.).

**Tabelul 4.4.1. Anul de producere și de expirare a termenului de exploatare a vagoanelor de călători, (unități)**

Anul de producere	Total	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	2002
Vagon compartimentat („ЦМК”)	77				5				4	5	13	12	16	22	
Vagon de tip deschis („ЦМО”)	111					5	9	13	18	14	21	12	1	-	18
Expirarea termenului de exploatare <sup>1</sup>	Total			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	...	2028	...	2030
Vagon compartimentat	77			21	16	32	-	2	4	2					
Vagon de tip deschis <sup>2</sup>	111			17	4	9	13	19	11	15	4		1		18

<sup>1</sup> Durata de exploatare a vagonului de călători este de 28 de ani de la anul de construcție, care poate fi prelungit pentru maximum 15 ani prin reparație capitală (KBP).

<sup>2</sup> Vagoanele tip plațcartă construite în perioada 1980 - 1988 au suferit o reparație majoră în volum (KP-2 IIC) cu prelungirea duratei de exploatare de 7 ani (în total 35 de ani).

##### 4.4.2. Necesarul de investiții pentru reînnoirea parcului de vagoane de călători

Modernizarea și reînnoirea parcului vagoanelor de călători este necesară pentru asigurarea unei activități continue de transport al călătorilor în traficul internațional în zona CSI.

Luând în considerare expirarea termenului de exploatare a vagoanelor de călători până în anul 2024 și excluderea acestora din exploatare, necesitatea de producție actuală constă în achiziționarea a 50 de vagoane compartimentate noi și fabricarea (asamblarea) a 108 vagoane de tip deschis cu termenul de exploatare de 42 de ani.

Costul minim al unui vagon nou compartimentat este de 600 mii euro, al unui vagon de tip deschis - 380 mii de euro.

Reparația capitală planificată a vagoanelor poate fi efectuată la întreprinderi specializate din alte țări. Costul estimat pentru reparația unui vagon variază de la 12 pînă la 40 de mii de euro.

#### 4.4.3. Volumul total al investițiilor necesar pentru pe vagoanele de călători

Necesitatea totală de investiții pentru reînnoirea parcului de vagoane de călători în perioada 2018-2024 constituie 71,0 mil.euro, inclusiv: pentru achiziționarea vagoanelor compartimentate - 30,0 mil.euro, pentru producerea vagoanelor de tip deschis - 41,0 mil.euro.

#### 4.5. Necesarul total de investiții

Reieșind din calculele sus-menționate, efectuate de către serviciile tehnice ale CFM, pentru perioada 2018-2024 volumul total al investițiilor necesare pentru modernizarea infrastructurii și a materialului rulant al CFM este de 646,3 mil.euro (Tabelul 4.5) pentru următoarele componente:

- **Reabilitarea infrastructurii feroviare - 305,9 mil.euro**, inclusiv achiziționarea mașinilor de cale în valoare de 9,4 mil.euro.
- **Modernizarea materialului rulant de tracțiune - 66,5 mil.euro**, inclusiv achiziționarea noilor locomotive magistrale - 45,0 mil.euro și modernizarea locomotivelor de manevră - 21,5 mil.euro.
- **Reînnoirea parcului vagoanelor de marfă - 202,9 mil.euro**, dintre care 31,9 mil.euro pentru reparația capitală și 171,0 mil.euro pentru achiziționarea vagoanelor noi.
- **Reînnoirea parcului de vagoane de călători - 71,0 mil.euro**, dintre care 30,0 mil.euro pentru achiziționarea de noi vagoane compartimentate și 41,0 mil.euro pentru achiziționarea de vagoanelor de tip deschis.

Tabelul 4.5. Necesarul total de investiții (mil.euro)

Investiții	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
<b>Infrastructura feroviară, total, inclusiv:</b>	<b>33,5</b>	<b>50,74</b>	<b>44,44</b>	<b>47,24</b>	<b>44,94</b>	<b>42,82</b>	<b>42,2</b>	<b>305,9</b>
Reabilitarea liniilor de cale ferată	31,2	32,2	33,3	35,2	37,6	38,2	36,1	<b>243,8</b>
SCB și comunicații	<b>1,8</b>	<b>8,74</b>	<b>10,84</b>	<b>11,74</b>	<b>7,04</b>	<b>4,62</b>	<b>6,1</b>	<b>50,9</b>
Alimentare cu energie electrică	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	-	-	<b>1,8</b>
Achiziționarea mașinilor de cale	-	9,4	-	-	-	-	-	<b>9,4</b>
<b>Materialul rulant de tracțiune, total, inclusiv:</b>	<b>12,2</b>	<b>25,05</b>	<b>25,05</b>	<b>4,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>66,5</b>
Achiziționarea noilor locomotive magistrale	7,5	18,75	18,75	-	-	-	-	<b>45,0</b>
Modernizarea locomotivelor de manevră	4,7	6,3	6,3	4,2	-	-	-	<b>21,5</b>
<b>Vagoanele de marfă, total, inclusiv:</b>	<b>20,6</b>	<b>73,3</b>	<b>25,4</b>	<b>25,4</b>	<b>38,9</b>	<b>11,9</b>	<b>7,4</b>	<b>202,9</b>
Reparația capitală a vagoanelor	11,6	5,8	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	<b>31,9</b>
Achiziționarea vagoanelor noi	9,0	67,5	22,5	22,5	36	9,0	4,5	<b>171,0</b>
<b>Vagoanele de călători, total, inclusiv:</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>9,2</b>	<b>71,0</b>
Reechiparea depourilor și	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,2	<b>30,0</b>

producerea vagoanelor de tip deschis								
Achiziționarea noilor vagoane compartimentate	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	5,0	<b>41,0</b>
<b>Valoarea totală a investițiilor necesare (mil.euro)</b>	<b>76,6</b>	<b>159,39</b>	<b>105,19</b>	<b>87,14</b>	<b>94,14</b>	<b>65,02</b>	<b>58,8</b>	<b>646,3</b>

## 5. Planul de restructurare

### 5.1. Concepția de restructurare

În scopul prevenirii sistării totale a activităților CFM, rezultată din scăderea anuală a rentabilității activităților și a scăderii constante a competitivității serviciilor, a fost elaborat prezentul Program de dezvoltare a întreprinderii, îndreptat spre realizarea obiectivelor strategice, reflectate în cele mai importante documente de politici ale Republicii Moldova, și anume:

- reforma transportului feroviar după modelul european, în conformitate cu Acordul de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană, semnat la 27 iunie 2014;
- dezvoltarea infrastructurii feroviare și a serviciilor de transport al marfurilor și călători, ca una dintre principalele priorități ale politicilor sectoriale, aprobate prin Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea priorităților de politici sectoriale pe termen mediu (2019-2021) nr. 350 din 18 aprilie 2018;
- modernizarea infrastructurii și a echipamentelor, în conformitate cu Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827 din 28 octombrie 2013;
- restructurarea sectorului feroviar, în conformitate cu Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1042 din 5 decembrie 2017 (Concepția), conform căreia strategia cheie pentru CFM ar trebui să fie crearea unei căi ferate complet independente din punct de vedere financiar.

Realizarea obiectivelor strategice stabilite va fi posibilă prin rezolvarea obiectivelor cheie definite în Concepție, și anume: asigurarea profitabilității serviciilor, restructurarea organizației cu orientarea spre client, dezvoltarea personalului cheie, reabilitarea infrastructurii, îmbunătățirea fiabilității locomotivelor și vagoanelor.

Având în vedere faptul că, în prezent, CFM este o întreprindere feroviară monopolistă care unește gestionarea infrastructurii și oferă servicii de transport feroviar, precum și starea actuală a sectorului feroviar, Concepția identifică trei scenarii posibile pentru dezvoltarea CFM pe viitor:

1. Menținerea situației și a condițiilor actuale;
2. Decizia de a dizolva sectorul feroviar și concentrarea pe alte moduri de transport;
3. Restructurarea sectorului feroviar în conformitate cu legislația UE și revitalizarea acestuia.

Analiza celor trei opțiuni de dezvoltare prezentată în cadrul Concepției a permis să se concluzioneze că, ținând cont de starea tehnică și financiară a întreprinderii, în condițiile actuale de piață primele două scenarii vor conduce la inițierea procedurii de insolvabilitate a CFM.

În același timp, al treilea scenariu, care necesită cele mai mare eforturi, precum și cele mai mari investiții, va conduce la relansarea sectorului feroviar.

Conform Concepției, restructurarea în întregul sectorul feroviar va acoperi următoarele aspecte importante:

- *modificarea legislației* și adoptarea noilor acte legislative în domeniul sectorului feroviar, în deplină conformitate cu legislația UE;
- *crearea organizațiilor feroviare*, în special a organismului de reglementare, a autorității de siguranță și a organului de investigare a accidentelor;

- *restructurarea CFM*, inclusiv separarea diferitelor activități, în special separarea infrastructurii de activitatea operațională.

Acesta este cel mai complicat și mai costisitor scenariu pentru relansarea sectorului feroviar din republică, deoarece include investițiile necesare pentru infrastructură și sprijin pentru restructurare, precum și consolidarea oportunităților la nivelul autorităților administrației publice, care se vor confrunta cu sarcini noi în sectorul dat.

Procesul de restructurare a CFM este împărțit în trei etape:

1. **Corporatizarea.** La acest stadiu, întreprinderea de stat CFM urmează a fi transformată într-o societate pe acțiuni.
2. **Operaționalizarea.** Această etapă va pregăti compania pentru separarea completă și crearea companiilor independente pentru infrastructură și activități operaționale.
3. **Comercializarea.** În acest stadiu vor fi înființate noi companii, care vor funcționa independent.

Astfel, restructurarea CFM se va desfășura în paralel cu restructurarea sectorului feroviar în ansamblu. Se presupune că acesta va fi un proces integrat în politica europeană în acest domeniu, în conformitate cu Acordul de Asociere RM-UE.

## 5.2. Proiectul de restructurare a CFM

Ținând cont lipsa acută a resurselor financiare proprii, precum și lipsa suportului din partea bugetului de stat pentru restructurarea CFM, a apărut necesitatea de a mobiliza fonduri împrumutate, utilizând experiența de implementare și oportunitățile de finanțare a proiectelor din sectorul feroviar al partenerilor de dezvoltare ai UE.

*Descrierea Proiectului de reabilitare a infrastructurii feroviare și de modernizare a materialului rulant*

Prin Legea nr. 22 din 27 februarie 2015 a fost ratificat Acordul de Împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), semnat la 14 noiembrie 2014, în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare (*în continuare Acordul de împrumut*).

De asemenea, prin Legea nr. 298 din 22 decembrie 2016 a fost ratificat Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții (BEI) privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant al Republicii Moldova, semnat la 26 septembrie 2016 (*în continuare Contractul de finanțare*).

În conformitate cu Acordul de Împrumut cu BERD și Contractul de finanțare cu BEI, în cadrul cofinanțării BERD și BEI, CFM i-au fost acordate împrumuturi și granturi pentru implementarea Proiectului de Restructurare a Căii Ferate din Moldova (*în continuare Proiect*), destinat îmbunătățirii infrastructurii feroviare și modernizării materialului rulant, pentru ca CFM să poată spori eficiența și siguranța transportului feroviar și îmbunătăți performanța generală a transportului feroviar al țării.

Proiectul constă din două părți:

1. Achiziționarea a 8-15 locomotive diesel și echipamente de întreținere pentru înlocuirea



locomotivelor existente cu termenul de exploatare expirat;

## 2. Reabilitarea infrastructurii feroviare.

Suma totală a împrumuturilor BERD și BEI pentru implementarea Proiectului este de 102,0 mil.euro. De asemenea, în cadrul Proiectului, în scopul cofinanțării programului de achiziționare a locomotivelor, BERD din Facilitatea de Investiții pentru Vecinătate (Neighbourhood Investment Facility Trust Fund) a oferit un grant în valoare de 5,0 mil.euro (NIF Grant), în conformitate cu modificarea Acordului de grant dintre Republica Moldova și BERD, în cadrul Proiectului de Restructurare a Căilor Ferate Moldovenești din Facilitatea de Investiții pentru Vecinătate, încheiat la Chișinău la 10 noiembrie 2015.

**Partea 1 a Proiectului** include următoarele componente cheie:

- elaborarea unui Studiu de fezabilitate pentru identificarea investițiilor prioritare pentru lucrările de reconstrucție a infrastructurii feroviare;
- achiziționarea locomotivelor și reconstrucția capitală a depourilor;
- elaborarea unui plan de acțiuni pentru restructurarea instituțională a întreprinderii.

**Partea 2 a Proiectului** include o componentă-cheie:

- proiectarea și executarea lucrărilor prioritare de reconstrucție capitală a infrastructurii feroviare în cadrul coridoarelor existente, definite prin Studiul de fezabilitate sus-menționat.

Cu sprijinul consultantului companiei de consultanță SYSTRA (Franța), CFM a elaborat un **Studiu de fezabilitate (SF) în scopul evaluării necesităților infrastructurii feroviare din Moldova.**

De asemenea, cu sprijinul companiei de consultanță EGIS International (Franța), CFM elaborează un plan de acțiuni pentru **restructurarea instituțională a întreprinderii**, scopul căruia este de a pregăti separarea gestionării infrastructurii de activitățile operaționale pentru a asigura viitoarea liberalizare a pieței transportului feroviar, dezvoltarea atractivității căii ferate din Moldova pentru diverși operatori feroviari și asigurarea competitivității durabile a CFM în comparație cu transportul rutier și alți operatori feroviari pe piața liberă.

Componentele cheie ale planului de restructurare instituțională a întreprinderii, printre altele, sunt: planul de corporatizare a CFM; planul de separare operațională a CFM; planul de restructurare a bilanțului curent; elaborarea unei metodologii privind obligațiile de servicii publice pentru asigurarea stabilității financiare în fiecare nouă unitate de afaceri (marfă, pasageri și infrastructură); planul de separare a activităților și serviciilor non-principale; pregătirea planurilor de afaceri pe trei ani; pregătirea unui plan de comercializare a CFM.

În prezent, din componentele menționate ale acestui plan în proces de dezvoltare sunt Planul de corporatizare și Planul de separare operațională a CFM, principalele prevederi ale cărora sunt incluse în acest document.

Astfel, Proiectul de restructurare a CFM este un proces complex, care implică elaborarea unui număr de planuri de restructurare a diferitelor domenii de activitate ale companiei, elaborarea și aprobarea cărora se desfășoară pe etape, în baza examinării și discutării detaliate.

Astfel, prezentul *Program de dezvoltare* a fost elaborat pentru a crea o imagine holistică a procesului de restructurare complexă a CFM, cu reflectarea sarcinilor și planurilor de restructurare a

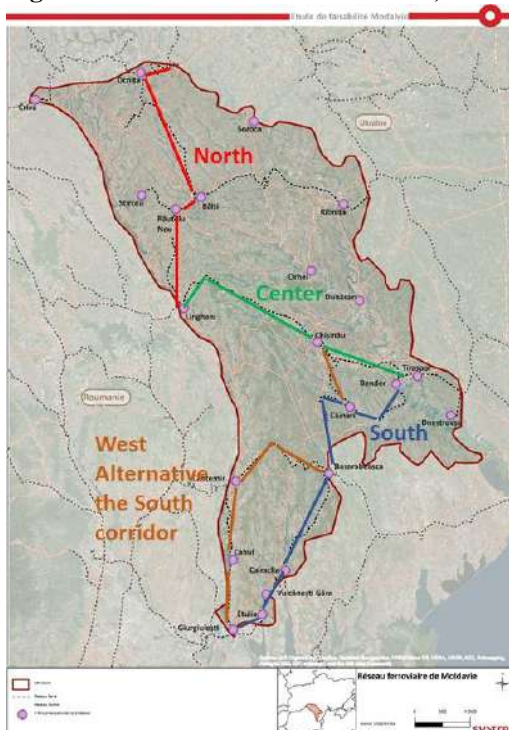
principalelor activități ale întreprinderii, precum și investițiile pentru diferite etape ale restructurării și prognozele financiare pentru rambursarea împrumuturilor investiționale în perioada anilor 2018-2031.

### 5.3. Proiectul de reabilitare a infrastructurii feroviare

#### 5.3.1. Alegerea opțiunii prioritare pentru implementarea proiectului

Programul de investiții prioritare (PIP), care include o listă a secțiunilor de infrastructură feroviară prioritară pentru reabilitare, a fost elaborat în cadrul Studiului de fezabilitate (în Partea 1 a Proiectului de restructurare a CFM), pe baza limitărilor bugetare ale Proiectului și a anumitor criterii (siguranță, indicatori de performanță operațională, capacitatea de tranzit, impactul asupra mediului, eficiență economică etc.).

Fig. 2. Coridoarele feroviare din nord, centru și sud



În cadrul PIP toate secțiunile liniilor de cale ferată au fost integrate conform caracteristicilor geografice, condițional, în "coridoare", după cum urmează (Fig.2):

- *Coridorul de Nord:* Ungheni - Bălți – Ocnița
- *Coridorul Central:* Bender - Chișinău – Ungheni
- *Coridorul de Sud:* Bender - Basarabeasca - Etulia - Giurgiulești

Estimarea aproximativă a costurilor tipice pentru reconstrucția capitală a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare (sistemelor de centralizare și blocare și comunicații) a arătat următoarele rezultate (Tabelul 5.3):

- estimarea costului total pentru Coridorul de Nord a constituit 64,2 mil.euro;
- pentru Coridorul Central - 65,1 mil.euro;
- pentru Coridorul de Sud - 75,7 mil.euro.

**Tabelul 5.3. Rezultatele evaluării aproximative a costului reconstrucției capitale a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare de-a lungul coridoarelor pentru prima examinare a opțiunilor (mil.euro)**

Infrastructura de cale ferată și sistemele feroviare	Estimarea costului reconstrucției capitale a infrastructurii de cale ferată	Estimarea costurilor pentru reconstrucția capitală a sistemelor feroviare	Estimarea costului total pentru reconstrucția capitală
<b>TOTAL pentru Coridorul de Nord</b>	57,384	6,800	<b>64,184</b>
<b>TOTAL pentru Coridorul Central</b>	59,277	5,800	<b>65,077</b>
<b>TOTAL pentru Coridorul de Sud</b>	61,992	13,700	<b>75,692</b>

Sursa: SYSTRA, "Analiza Cost-Beneficii (ACB) și Program de investiții prioritare (PIP)"

Având în vedere limitările bugetare (pentru Partea 1 a Proiectului - 55,0 milioane euro), din PIP a fost selectată o opțiune pentru implementarea Proiectului. În acest scop a fost aplicată metodologia de screening (selecție) a coridoarelor evidențiate, pe baza a trei criterii:

- 1) creșterea prioritară a transportului de mărfuri;
- 2) estimarea costurilor tipice pentru reconstrucția capitală;
- 3) cea mai semnificativă creștere a veniturilor din transportul de marfă.

Rezultatele screening-ului pentru cele trei coridoare, efectuat pe baza unei evaluări balistice a datelor conform criteriilor stabilite (în conformitate cu "Regulamentul pentru analiza costurilor și a beneficiilor pentru proiectele de investiții (Instrumentul de evaluare economică pentru Politica de apropiere, 2014-2020), 2014» Comisia Europeană, Direcția Generală de Politică Regională) este prezentat în Tabelul 5.4.:

**Tabelul 5.4. Evaluarea generală a coridoarelor de Nord, Centru și Sud conform criteriilor selectate**

Primul screening, scorurile finale				
Varianta	Volumele de mărfuri (mii tone) max. 5 puncte	Estimarea costurilor tipice pentru reconstrucția capitală (mil.euro) max. 5 puncte	Venituri (CHF) max. 5 puncte	Evaluare generală max. 15 puncte
Coridorul de Nord	0,00	2,39	1,52	3,91 / 15,00
Coridorul Central	0,95	2,56	0,00	3,51 / 15,00
Coridorul de Sud	5,00	0,00	5,00	10,00 / 15,00

Sursa: SYSTRA, "Analiza Cost-Beneficii (ACB) și Program de investiții prioritare (PIP)"

În ciuda faptului că costurile preliminare pentru reconstrucția capitală a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare de-a lungul coridoarelor au depășit bugetul aprobat al proiectului, rezultatele screening-ului au demonstrat că **Coridorul feroviar de Sud este cel mai bun pentru implementarea Proiectului de reconstrucție capitală a infrastructurii de cale și sistemelor feroviare (în continuare Proiectul Coridorului de Sud).**

Estimarea detaliată finală a costului Proiectului Coridorului de Sud a fost efectuată luând în considerare limitările lucrărilor de reconstrucție capitală cu cele mai importante priorități, precum și pe baza optimizării costurilor pentru sistemele feroviare, și a constituit 55,64 mil.euro (Tabelul 5.5).

**Tabelul 5.5. Estimarea costului final al Proiectului Coridorului de Sud (mil.euro)**

SECTOR	COSTURI
<b>INFRASTRUCTURĂ</b>	
Partea Bender 1 - Basarabeasca	15,46
Partea Basarabeasca - Giurgiulești	29,59
<b>Total pentru infrastructură:</b>	<b>45,06</b>
<b>SISTEME DE CENTRALIZARE ȘI BLOCARE (SCB) ȘI COMUNICAȚII</b>	
Partea Bender 1 - Basarabeasca	1,90
Partea Basarabeasca - Giurgiulești	8,70
<b>Total pentru SCB și comunicații</b>	<b>10,58</b>
<b>Total pentru infrastructură și SCB și comunicații</b>	<b>55,64</b>

Sursa: SYSTRA, "Programul Analiza Cost-Beneficii (ACB) și Program de investiții prioritare (PIP)"

**Concluzie: estimarea finală a costurilor pentru Proiectul Coridorului de Sud a confirmat că Coridorul de Sud, ales în procesul de screening, este unul prioritar și reprezintă o opțiune reală pentru implementarea proiectului de reabilitare a căilor ferate în cadrul bugetului aprobat al Proiectului de restructurare a CFM.**

### **5.3.2. Proiectul reconstrucției capitale a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare (Proiectul Coridorului de Sud)**

Proiectul Coridorului de Sud va fi realizat în conformitate cu standardele și actele normative în vigoare din Moldova.

Proiectul va fi implementat în două etape principale:

1. Elaborarea Studiului de fezabilitate (SF), documentației de proiect (P) și supervizarea lucrărilor privind investițiile prioritare în infrastructură;
2. Executarea lucrărilor de reconstrucție capitală a infrastructurii feroviare.

La prima fază a proiectului se elaborează un Studiu de fezabilitate (SF), care prezintă justificarea investițiilor, inclusiv lista de lucrări necesare pentru toate obiectele liniei feroviare și estimarea costurilor (deviz de cheltuieli), efectuată la nivelul detalierii rezonabile.

A doua fază de elaborare a proiectului se bazează pe SF aprobat. Documentația de proiect respectivă se elaborează la un nivel foarte detaliat. Devizele de cheltuieli sunt mai precise și detaliate.

În timpul fazei de construcție, se efectuează supervizarea tehnică a lucrărilor. Sarcina principală este de a verifica construcția în conformitate cu documentația de proiect și de a controla costurile conform devizelor de cheltuieli.

Principalele etape ale Proiectului cu termene preliminare de realizare sunt prezentate în Tabelul 5.3.2.

**Tabelul 5.3.2. Principalele etape ale Proiectului Coridorului de Sud cu termene preliminare de realizare**

<b>Etapă</b>	<b>Denumirea lucrărilor</b>	<b>Perioada preliminară de realizare</b>
<b>1.</b>	<b>Proiectarea și supravegherea lucrărilor</b>	
<b>1.1.</b>	<b>Pregătirea și organizarea licitației pentru selectarea Proiectantului/ Contractantului/ Inginerului Supervizor</b>	
i.	Pregătirea documentației de licitație pentru proiectarea/supravegherea investițiilor prioritare în infrastructura feroviară	1 lună
ii.	Aprobarea de către Bancă a proiectului documentației de licitație pentru proiectarea/supravegherea investițiilor prioritare în infrastructura feroviară	1 lună
iii.	Desfășurarea licitației	1 lună
iv.	Evaluarea ofertelor de licitație, elaborarea unui contract și coordonarea acestuia cu Banca	1 lună
v.	Semnarea contractelor cu Proiectantul, Contractantul și Inginerul pentru supravegherea lucrărilor selectat	
<b>Durata totală a etapei pentru pregătirea și desfășurarea licitației pentru selectarea Proiectantului /Contractantului/ Inginerului Supervizor</b>		<b>4 luni</b>
<b>1.2.</b>	<b>Proiectarea lucrărilor de reabilitare a infrastructurii și sistemelor feroviare</b>	
i.	Dezvoltarea de către proiectant a unui Studiu de fezabilitate (SF) și documentații de proiect (P) detaliate (inclusiv documentația de proiectare și cerințele tehnice (specificații) )	10 luni (SF - 4 luni ; P - 6 luni)
ii.	Aprobarea de către Comisia experților de stat	2 luni
iii.	Analiza și aprobarea de către Inginerul Supervizor	3 luni
<b>Durata totală a fazei de proiectare</b> <i>(ținând seama de posibilitatea executării în paralel a unui număr de lucrari)</i>		<b>15 luni</b>
<b>2.</b>	<b>Efectuarea lucrărilor de reconstrucție capitală a infrastructurii și a sistemelor feroviare</b>	
i.	Efectuarea lucrărilor de reconstrucție capitală a infrastructurii și a sistemelor feroviare <i>(luând în considerare posibilitatea de a efectua lucrări pe suprastructura căii doar din aprilie până în octombrie)</i>	24-36 luni
ii.	Supravegherea lucrărilor <i>(se desfășoară în paralel cu executarea lucrărilor de reconstrucție)</i>	
iii.	Semnarea actului de predare-primire a lucrărilor efectuate	
<b>Durata totală a etapei pentru lucrările de reconstrucție</b> <i>(luând în considerare faptul, că lucrările asupra sistemelor feroviare sunt independente de lucrările de infrastructură și este posibilă efectuarea în paralel a unui număr de lucrări)</i>		<b>24-36 luni</b>
<b>3.</b>	<b>Perioada de eliminare a deficiențelor identificate</b>	<b>12 luni</b>
<b>Durata totală de realizare a Proiectului Coridorului de Sud</b>		<b>51-63 luni</b> <b>(4-5 ani)</b>

**Astfel, durata totală a Proiectului Coridorului de Sud pentru reconstrucția capitală a infrastructurii de cale ferată și a sistemelor feroviare va constitui 4-5 ani, dintre care 15 luni - sunt necesare pentru lucrările de proiectare, pînă la 36 luni - pentru lucrările de reconstrucție, 12 luni sunt planificate pentru perioada de eliminare a deficiențelor identificate.**

### 5.3.3. Proiect de modernizare a materialului rulant

#### *Achiziționarea locomotivelor*

Următoarea componentă importantă a Părții 1 a Proiectului este achiziționarea locomotivelor și reconstrucția capitală a depourilor.

În scopul asigurării deservirii necesare a noilor locomotive, pentru reconstrucție a fost desemnat depoul de locomotive din Basarabeasca și depoul de vagoane frigorifice, un important nod feroviar al Republicii Moldova, care reprezintă complexul principal al edificiilor pentru deservirea tehnică a materialului rulant al CFM, fiind, în același timp, filialele cu 285 de angajați.

Selectarea companiilor pentru executarea lucrărilor de producție și furnizare a locomotivelor, precum și pentru reconstrucția capitală a depoului Basarabeasca, se realizează pe baza unei licitații internaționale. Licitatia se desfășoară în conformitate cu politicile și normele BERD care reglementează procesul de achiziții (*EBRD's procurement policies and rules*), începând cu planificarea și organizarea unei licitații până la încheierea contractului de achiziții publice.

Licitatia pentru achiziționarea a 12-15 locomotive de marfă și reconstrucția capitală a depoului din Basarabeasca a fost inițiată în decembrie 2016, prin anunțul pe platforma electronică a BERD - Client E-Procurement Portal (ECEPP) (<https://ecepp.ebrd.com/respond/27H2Q5E323>).

Prima etapă a licitației, care constă în evaluarea ofertelor tehnice ale companiilor participante, a fost anunțată pe 17 februarie 2017. Această etapă a fost finalizată prin selectarea a patru oferte care îndeplinesc cerințele caietului de sarcini, și care au trecut în a doua etapă a licitației.

Caietul de sarcini include specificațiile tehnice pentru locomotive, precum și echipamentul necesar pentru exploatarea și deservirea tehnică a locomotivelor pe parcursul ciclului de exploatare planificat - 40 de ani, precum și cerințele pentru reconstrucția depourilor.

A doua etapă a fost anunțată în februarie 2018, cu prelungirea ulterioară a licitației, în urma căreia, pe baza evaluării propunerilor financiare ale participanților și a analizei acestora de către Bancă, va fi selectat câștigătorul licitației.

În conformitate cu Caietul de sarcini, în termen de 14 - 21 luni de la semnarea contractului cu compania câștigătoare va fi realizată producția și livrarea locomotivelor pentru CFM și va fi finalizată reconstrucția capitală a depoului din Basarabeasca (Tabelul 5.3.3).

**Tabelul 5.3.3. Principalele etape ale proiectului privind furnizarea locomotivelor și reconstrucția depoului din Basarabeasca cu termenii de implementare**

<b>Etapă</b>	<b>Denumire</b>	<b>Termen de realizare</b>
<b>1.</b>	Furnizarea și livrarea pe teritoriul CFM a locomotivelor și echipamentelor pentru depou	18 luni
<b>2.</b>	Furnizarea și livrarea pieselor de schimb obligatorii pe teritoriul CFM	18 luni
<b>3.</b>	Proiectarea depoului	3 luni
<b>4.</b>	Supravegherea lucrărilor în depou	12 luni
<b>5.</b>	Punerea în exploatare, testarea și exploatarea de probă, certificarea	18 luni

6.	Instruirea	18 luni
7.	Suportul tehnic	12 luni
8.	Garanție după semnarea actului de primire-predare	36 luni
10.	Lucrările de construcții conexe	12 luni
11.	Eliminarea deficiențelor în lucrările de construcție	6 luni

Sursa: Caietul de sarcini pentru furnizarea locomotivelor și reconstrucția capitală a depoului din Basarabeasca

## 5.4. Restructurarea instituțională a întreprinderii

### Introducere

Cea mai importantă componentă a Proiectului de restructurare a CFM, care va determina viitoarea dezvoltare corporativă, managerială și operațională nu numai a căii ferate moldovenești, ci și a sectorului feroviar în ansamblu, este restructurarea instituțională a întreprinderii.

Acest proces va desfășura în trei etape:

1. **Corporatizarea** - transformarea Întreprinderii de Stat “Calea Ferată din Moldova” într-o societate pe acțiuni.
2. **Operaționalizarea** - separarea infrastructurii și a activităților operaționale într-o singură SA/ pregătirea pentru divizarea completă și crearea companiilor independente pentru infrastructură și activități operaționale.
3. **Comercializarea (vânzarea de acțiuni)** - transformarea unei singure CFM S.A. în trei societăți pe acțiuni, al căror obiectiv este dezvoltarea efectivă și asigurarea stabilității și a independenței financiare în condiții de piață, bazate pe interacțiune de parteneriat.

Programul dat prezintă planuri generale de realizare a etapelor de restructurare sus-menționate.

#### 5.4.1. Etapa de corporatizare

Etapa de „corporatizare” reprezintă procesul transformării Întreprinderii de Stat “Calea Ferată din Moldova” într-o societate pe acțiuni.

Această transformare este asociată cu modificarea legislației în domeniul feroviar, deoarece actualul Cod Feroviar nu prevede posibilitatea transformării Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” într-o întreprindere privată.

În afară de aceasta, actualmente există anumite contradicții legislative în domeniul transformării unei întreprinderi de stat într-o societate pe acțiuni.

Astfel, în primul rînd, etapă de corporatizare prevede modificările necesare în legislația în vigoare.

În al doilea rînd va fi efectuată transformarea Î.S. CFM într-o societate pe acțiuni.

În conformitate cu acest scenariu de restructurare, etapa de corporatizare prevede implementarea stadiilor următoare:

1. stadiu de modificare a legislației;
2. stadiu de pre-transformare;
3. stadiul transformării;
4. stadiu de post-transformare.

Aceste stadii, în conformitate cu normele actuale ale legislației Republicii Moldova și Statutul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, includ activitățile prezentate în Tabelul 5.4.1.



Tabelul 5.4.1. Stadiile principale ale procesului de corporatizare a CFM

Nr	Stadiu	Baza legislativă
<b>I</b>	<b>Amendamente la legislație</b>	
1.	<p>Modificarea următoarelor acte legislative*:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr.309 din 17.07.2003 (Codul Transportului Feroviar);</li> <li>- Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală;</li> <li>- Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și dețatizarea proprietății publice;</li> <li>- Legea nr.1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni, etc.</li> </ul> <p><i>* În detaliu, aspectele principale ale modificărilor necesare în legislația în vigoare în domeniul transformării unei întreprinderi de stat într-o societate pe acțiuni sunt reflectate în Planul de corporatizare.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hotărârea Guvernului nr.1042 din 05.12.2017 privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021;</li> <li>- Legea nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative</li> </ul>
<b>II</b>	<b>Pregătirea pentru transformare (pre-transformare)</b>	
2.1.	<b>Contabilitatea activelor și a resurselor financiare ale CFM</b>	
2.1.1.	Inventarierea activelor, delimitarea proprietății publice gestionate de CFM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Codul Civil;</li> <li>- Legea nr. 845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi</li> </ul>
2.1.2.	Evaluarea și înregistrarea activelor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr.1543 din 25.02.1998 cadastrului bunurilor imobile;</li> <li>- Legea nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni</li> </ul>
2.2.	<b>Pregătirea documentelor corporative</b>	
2.2.1.	Evaluarea activelor care vor deveni parte a capitalului SA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Codul Civil;</li> <li>- Legea nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni</li> </ul>
2.2.2.	Pregătirea actelor de transfer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr. 845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi</li> </ul>
2.2.3.	Pregătirea actelor de constituire: - acordul de constituire (Declarația privind înființarea unei societăți); - statutul societății	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Codul Civil;</li> <li>- Legea nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni</li> </ul>
2.2.4.	Stabilirea numărului de filiale, reprezentanțe și unități al SA și pregătirea documentelor aferente pentru înregistrarea de stat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr. 220 din 19.10.2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali</li> </ul>
<b>III</b>	<b>Transformarea ÎS în SA</b>	
3.1.	<b>Decizia Consiliului de Administrație</b>	
3.1.1.	Demersul Directorului General al CFM către Consiliul de Administrație pentru permisiunea de a începe procesul de transformare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în SA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală;</li> <li>- Statutul CFM</li> </ul>
3.1.2.	Convocarea Consiliului de Administrație al CFM și pregătirea procesului-verbal al ședinței cu decizia privind transformarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în SA	
3.1.3.	Semnarea procesului-verbal al ședinței Consiliului de Administrație cu decizia de transformare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în SA	
3.2.	<b>Pregătirea proiectului Hotărârii Guvernului</b>	
3.2.1	Elaborarea de către Fondator a proiectului Hotărârii Guvernului privind transformarea ÎS „Calea Ferată din Moldova” în SA și promovarea proiectului pentru aprobare de către Guvern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr. 780 din 27.12.2001 privind actele legislative</li> </ul>
3.3.	<b>Aprobarea de către Guvern</b>	



Nr	Stadiu	Baza legislativă
3.3.1.	Aprobarea Hotărârii Guvernului privind transformarea ÎS „Calea Ferată din Moldova” în SA	- Legea nr. 780 din 27.12.2001 privind actele legislative; - Legea nr.64 din 31.05.1990 cu privire la Guvern
<b>3.4.</b>	<b>Notificarea creditorilor</b>	
3.4.1.	Notificarea creditorilor privind succesiunea întreprinderii reorganizate pentru toate obligațiile	- Codul Civil; - Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală
<b>3.5.</b>	<b>Înregistrarea de stat</b>	
3.5.1.	Înregistrarea de stat a CFM SA la Agenția Servicii Publice	- Legea nr. 220 din 19.10.2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali
<b>IV</b>	<b>Post-transformare (aspecte corporative)</b>	
4.1.	Înregistrarea în Registrul Bunurilor Imobile a drepturilor CFM SA asupra bunurilor imobile	- Legea nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni; - Legea Nr. 1543 din 25.02.1998 cadastrului bunurilor imobile
4.2.	Înregistrarea acțiunilor plasate la constituirea CFM SA în Registrul de Stat al valorilor mobiliare	- Legea nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni; - Legislația privind valorile mobiliare; - Acordul de constituire

#### 5.4.2. Etapa de operaționalizare

Următoarea etapă de separare operațională internă/operaționalizare reprezintă o perioadă de tranziție de la o singură societate pe acțiuni la o separare completă și înființarea companiilor independente pentru infrastructura feroviară și activitățile operaționale.

Scopul acestei perioade este de a crea oportunitatea, în cadrul companiei integrate CFM SA, de a testa interacțiunea viitoarelor companii feroviare independente. În acest scop, etapa de operaționalizare prevede introducerea unei noi structuri organizatorice a CFM SA pentru ținerea în cont de toate cerințele legislative, care vor apărea în acest proces, încă din etapă de tranziție până la separarea operațională deplină și crearea noilor companii independente.

Riscul extrem de probabil al perioadei de tranziție este implicarea personalului nepregătit în procesul de restructurare, ceea ce va conduce la îndeplinirea ineficientă a sarcinilor stabilite. În legătură cu aceasta, etapă de operaționalizare prevede instruirea personalului pentru trecerea la o nouă structură organizațională.

Astfel, principalele sarcini ale etapei de operaționalizare sunt:

- introducerea unei noi structuri organizatorice, cu separarea infrastructurii și a activităților operaționale în cadrul structurii existente, adică fără divizarea juridică a managementului infrastructurii de la CFM, dar cu înființarea subdiviziunilor de management al infrastructurii și structurilor operaționale (marfă și călători), ca departamente/unități independente în cadrul unei singure companii CFM;
- instruirea personalului pe baza noilor principii de management, ce vor însemna schimbarea întreprinderii existente și trecerea la crearea unei noi întreprinderi.

Principalele stadii ale procesului de separare operațională internă a CFM sunt prezentate în Tabelul 5.4.2.

**Tablul 5.4.2. Principalele stadii ale procesului de separare operațională internă a CFM**

<b>Nr</b>	<b>Stadiu</b>	<b>Descriere</b>
1.	Stabilirea celor 3 departamente management al infrastructurii	Stabilirea celor 3 departamente de management al infrastructurii: Construcții și Întreținere, Acces și Dezvoltare, Activitatea Non-cheie (în perioada de tranziție sub formă de departamente, nu filiale).  Este necesară separarea funcțiilor de gestionare a infrastructurii pentru fiecare departament și descrierea acestora în scopul distribuirii/selectării personalului.
2.	Stabilirea celor 3 departamente operațiuni ale CFM	Stabilirea celor 3 departamente de operațiuni ale CFM: CFM Marfa, CFM Călători, CFM Personal (în perioada de tranziție sub forma de departamente).  Este necesară separarea funcțiilor activităților operaționale pentru fiecare departament și descrierea lor în scopul distribuirii/selectării personalului.  CFM Personal va fi creat temporar pentru o perioadă de tranziție.
3.	Separarea sistemului contabil al CFM	Separarea sistemului contabil al CFM în trei sisteme separate - pentru infrastructură și activități operaționale (transport de marfă și călători), în scopul împărțirii celor două funcții ale întreprinderii
4.	Distribuirea/selectarea personalului pentru departamente	Distribuirea/selectarea personalului pentru departamentele nou înființate, conform calificării
5.	Instruirea personalului CFM SA	Organizarea instruirii la toate nivelurile, cu implicarea unor experți externi în scopul pregătirii personalului pentru procesul de restructurare.  Organizarea instruirii pentru toate nivelurile de management al CFM privind noile principii de management al departamentelor pe baza metodei de interacțiune "furnizor-cumpărător"
6.	Implementarea noilor principii de management	Implementarea noilor principii de management al departamentelor pe baza elaborării și realizării planurilor de activitate a departamentelor, interconectate pe principiul "furnizor-cumpărător"
7.	Elaborarea și implementarea planurilor de afaceri	Elaborarea și implementarea planurilor de afaceri interconectate, în baza sistemului de interacțiune "furnizor-cumpărător", pentru toate departamentele pentru perioada de tranziție
8.	Analiza implementării planurilor de afaceri	Analiza activității economico-financiare și a proceselor interacțiunii dintre departamente în perioada de tranziție.  Identificarea problemelor și elaborare a măsurilor de prevenire a acestora în stadiul comercializării.

### 5.4.3. Etapa comercializării

După finalizarea etapei de operaționalizare, pe baza analizei activității departamentelor CFM Marfa, CFM Călători, CFM Personal, va fi realizată etapa finală a restructurării CFM – etapa de comercializare, în care societatea pe acțiuni unitară CFM SA va fi transformată în trei societăți independente: CFM Infrastructură SA, CFM Marfa SA, CFM Călători SA.

Planul de realizare etapei date va fi elaborat, luând în considerare măsurile de prevenire a problemelor identificate în procesul interacțiunii departamentelor CFM SA în perioada de operaționalizare, în scopul asigurării eficienței maxime a realizării etapei de comercializare.

Principalele stadii de reorganizare CFM SA prin împărțirea în trei societăți pe acțiuni, în conformitate cu Legea privind societățile pe acțiuni, sunt prezentate în Tabelul 5.4.3.

**Tabelul 5.4.3. Principalele stadiile ale procesului de comercializare a CFM SA**

№	Stadiu	Descriere
1.	Elaborarea proiectului de restructurare a CFM SA	Elaborarea proiectului Hotărârii Guvernului privind restructurarea a CFM SA prin divizarea în trei societăți pe acțiuni: CFM Infrastructura SA, CFM Marfa SA, CFM Călători SA
2.	Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor CFM SA privind reorganizarea	Aprobarea de către Adunarea Generală a Acționarilor CFM SA a proiectului de divizare a CFM SA și a proiectelor de acte constitutive ale noilor SA
3.	Aprobarea Hotărârii Guvernului privind restructurarea a CFM SA	Aprobarea Hotărârii Guvernului privind restructurarea a CFM SA prin divizarea în trei societăți pe acțiuni: CFM Infrastructura SA, CFM Marfa SA, CFM Călători SA
4.	Înregistrarea de stat a noilor societăți pe acțiuni	Înregistrarea la Agenția Servicii Publice a CFM Infrastructura SA, CFM Marfa SA, CFM Călători SA conform Legii nr.220 din 19.10.2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali
5.	Finalizarea reorganizării CFM S.A.	Reorganizarea societății prin divizare va fi finalizată din momentul operării modificărilor în Registrul emitenților de valori mobiliare și în actele de constituire ale societății reorganizate și închiderii conturilor în registrele Depozitarului central ( <i>conform Legii nr. 1134 din 02.04.1997 privind societățile pe acțiuni</i> )

**În viitor, în stadiul post-reorganizării**, organele de conducere (Adunarea Generala a Acționarilor și Consiliul Societății) și organele executive (conducerea întreprinderii) ale societăților nou înființate - CFM Infrastructură SA, CFM Marfa SA, CFM Călători SA vor asigura dezvoltarea activităților economice și financiare independente ale întreprinderilor.

În acest scop, vor fi elaborate planuri de afaceri pentru societățile pe acțiuni sus-menționate, care vor coopera pe principiul "furnizor-cumpărător" în condițiile unei piețe feroviare deschise.

## 6. Prognoza traficului

Pentru calcularea pronosticurilor financiare au fost elaborate prognoze pentru transportul de marfă și transportul de pasageri pentru perioada anilor 2018-2031, astfel încât acestea să acopere perioada de restructurare a Î.S. «Calea ferată din Moldova» (2018-2021) și perioada de realizare a Proiectului de reabilitare a infrastructurii feroviare a Coridorului de Sud (2019-2022).

Perioada anilor 2018-2031 reprezintă perioada de primire, utilizare și rambursare a creditului investițional.

Pronosticurile transportului feroviar au fost realizate pe baza prognozelor transportului de marfă și a transportului internațional de pasageri pentru Coridorul feroviar de Sud, care face obiectul Proiectului de reabilitare a infrastructurii feroviare, precum și pentru coridoarele de Nord și Central, pentru perioada de pronosticare a cărora s-au făcut următoarele ipoteze: continuarea tendinței de agravare a situației în perioada de restructurare a întreprinderii, stabilizarea situației pentru perioada de reabilitare a infrastructurii și apoi sporirea ritmurilor de creștere a transporturilor, ținând cont de prognozele macroeconomice – până la finele perioadei prognozate.

Activitatea de transport pe cale ferată a pasagerilor în traficul local și suburban este exclusă din prognoze, deoarece acest segment primește subvenții încrucișate din alte activități profitabile și se presupune că tendința negativă care persistă pentru acest tip de trafic nu se va schimba.

Pronosticul acestui trafic de pasageri nu prevede achiziționarea materialului rulant nou și diminuarea costului călătoriilor pentru populație, ceea ce reprezintă factorii principali care afectează cererea pentru transportul feroviar de pasageri. În această situație, precum și luând în considerare creșterea nivelului de trai, populația va prefera să călătorească mai rapid și mai confortabil cu mijloace de transport auto.

Astfel, pronosticul transportului de pasageri a fost efectuat doar pentru traficul internațional, cererea pentru care crește în funcție de corespunderea acestuia tendințelor internaționale de dezvoltare a transportului de pasageri.

### 6.1. Potențialul traficului feroviar de marfă

Potențialul traficului feroviar de marfă prin coridoarele feroviare de Sud, Nord și Central este prezentat în Tabelul 6.1. Acesta este calculat pentru patru segmente: transportul de marfă intern, de export, import și tranzit, ținând cont de prognozele macroeconomice, și anume:

- pronosticul ritmurilor de creștere a PIB-ului Republicii Moldova pentru anii 2018-2022 (*conform prognozei preliminare a indicatorilor macroeconomici a Ministerului Economiei și Infrastructurii RM, coordonate cu Fondul Monetar Internațional*) este acceptat ca pronosticul ritmurilor de creștere pentru transportul de marfă intern și cel de import, iar începând cu anul 2023 se presupune creșterea PIB-ului la un nivel de 3,5% pe an (*estimările CFM*);

- pronosticul ritmurilor de creștere a PIB-ului pentru 28 state – membre ale UE pentru anii 2018-2020 (*conform datelor “EU GDP Annual Growth Rate Forecast”*) este acceptat ca pronosticul ritmurilor de creștere pentru transportul de mărfuri de export și tranzit, iar după anul 2020 se presupune creșterea PIB-ului la nivel de 2,0% pe an (*estimările CFM*).

Ipotezele principale pentru prognozarea potențialului transportului de marfă pentru Coridorul feroviar de Sud:

- pentru anul 2018 potențialul transportului de marfă corespunde pronosticului transportului de marfă;
- perioada reconstrucției capitale a coridorului – anii 2019-2022. Pentru această perioadă potențialul transportului de marfă este prevăzut la nivelul anului 2018;
- pe parcursul perioadei anilor 2023-2031, potențialul transportului de marfă a fost calculat ținând cont de prognozele macroeconomice.

Potențialul transportului de marfă pentru Coridorul de Nord și cel Central a fost calculat pe baza datelor anului 2017, ținând cont de previziunile macroeconomice pentru perioada ulterioară.

Tabelul 6.1. Potențialul transportului de marfă în 2018-2031, inclusiv pentru Coridorul feroviar de Sud, Central și de Nord (mii tone)

Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
			Perioada de reconstrucție a Coridorului de Sud													
<b>Transportul de marfă, total, inclusiv în traficul:</b>	<b>4794</b>	<b>5273</b>	<b>5361</b>	<b>5453</b>	<b>5551</b>	<b>5632</b>	<b>5782</b>	<b>5936</b>	<b>6095</b>	<b>6258</b>	<b>6426</b>	<b>6599</b>	<b>6777</b>	<b>6960</b>	<b>7148</b>	
- local	464	510	519	528	538	545	565	584	605	626	648	670	694	718	743	
- import	1538	1692	1752	1815	1884	1938	2006	2076	2149	2224	2302	2382	2466	2552	2641	
- export	1034	1137	1151	1165	1179	1194	1217	1242	1267	1292	1318	1344	1371	1398	1426	
- tranzit	1759	1935	1940	1945	1950	1955	1994	2034	2075	2116	2159	2202	2246	2291	2337	
<b>- inclusiv pentru Coridorul de Sud, total, dintre care:</b>	<b>2281</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2565</b>	<b>2622</b>	<b>2681</b>	<b>2741</b>	<b>2802</b>	<b>2864</b>	<b>2929</b>	<b>2994</b>	<b>3061</b>	
<i>Rata de creștere pentru transporturile locale (rata de creștere a PIB în RM), %</i>		10,0					3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	
- transportul de marfă în traficul local	254	280	280	280	280	280	290	300	310	321	332	344	356	368	381	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de import (rata de creștere a PIB în RM), %</i>		10,0					3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	
- transportul de marfă la import	84	92	92	92	92	92	96	99	102	106	110	113	117	122	126	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de export, (rata de creștere a PIB în țările UE), %</i>		10,0					2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
- transportul de marfă la export	410	451	451	451	451	451	460	470	479	489	498	508	519	529	540	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de tranzit, (rata de creștere a PIB în țările UE), %</i>		10,0					2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
- transportul de marfă în tranzit	1533	1686	1686	1686	1686	1686	1720	1754	1789	1825	1861	1899	1937	1975	2015	
<b>- inclusiv pentru Coridorul Central și de Nord, total, dintre care:</b>	<b>2513</b>	<b>2764</b>	<b>2852</b>	<b>2943</b>	<b>3042</b>	<b>3123</b>	<b>3217</b>	<b>3314</b>	<b>3414</b>	<b>3518</b>	<b>3624</b>	<b>3735</b>	<b>3848</b>	<b>3965</b>	<b>4086</b>	
<i>Rata de creștere pentru transporturile locale, %</i>		10,0	3,8	3,8	4,0	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	
- transportul de marfă în traficul local	209	230	239	248	258	266	275	285	294	305	315	326	338	350	362	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de import, %</i>		10,0	3,8	3,8	4,0	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	
- transportul de marfă la import	1454	1599	1660	1723	1792	1846	1910	1977	2047	2118	2192	2269	2348	2431	2516	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de export, %</i>		10,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
- transportul de marfă la export	623	686	699	713	728	742	757	772	788	803	819	836	852	870	887	
<i>Rata de creștere pentru transporturile de tranzit, %</i>		10,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
- transportul de marfă în tranzit	226	249	254	259	264	269	275	280	286	292	297	303	309	316	322	

## 6.2. Prognoza transportului de marfă

În anul 2020 450,7 km sau 42% din liniile de cale ferată (ale celor trei coridoare de transport) se vor afla în stare operațională și 626,2 km sau 58% linii vor necesita reparații capitale. Aceasta corespunde ritmului de degradare a liniilor la nivel de 126,0 km pe an, ceea ce reprezintă aproximativ 12% din lungimea totală a liniilor de cale ferată. Aceasta ar însemna că, fără reconstrucție capitală, până în anul 2023 toate liniile de cale ferată vor necesita reparație capitală.

În același timp, conform Concepției de restructurare, până în anul 2021 CFM va fi restructurată prin crearea a trei societăți pe acțiuni: compania-manager al infrastructurii feroviare, compania feroviară de marfă și compania feroviară de pasageri, care vor elabora planuri strategice de afaceri pentru dezvoltarea tipurilor de activități principale.

Acest lucru ne permite să presupunem că în perioada anilor 2022-2025 vor fi elaborate și realizate proiecte de reabilitare a infrastructurii Coridoarelor de Nord și Central (în situația actuală în a.2020 58% din toate liniile de cale ferată vor necesita reparații capitale), precum și de renovare a materialului rulant.

Astfel, reabilitarea treptată a infrastructurii coridoarelor feroviare va afecta reducerea timpului de livrare a mărfurilor și, ca urmare, volumul transportului de mărfuri va crește.

*Având în vedere cele stipulate mai sus, pentru calcularea prognozelor transportului de marfă s-au făcut următoarele ipoteze:*

### *Coridoarele de Nord și Central:*

- pentru a.2018 volumul traficului de marfă este prognozat pe baza indicatorilor de transport de marfă pentru 6 luni a.2018;
- pentru perioada anilor 2019-2021 situația nu va suporta schimbări, creșterea anuală a transportului de marfă este calculată ținând cont de prognozele macroeconomice;
- în perioada anilor 2022-2025 - perioada probabilă de reabilitare, transporturile de mărfuri se vor menține la nivelul anului 2021;
- pentru perioada anilor 2026-2031 creșterea transportului de marfă este calculată ținând cont de prognozele macroeconomice.

### *Coridorul de Sud:*

- traficul feroviar corespunde potențialului acestui tip de trafic.

În Tabelul 6.2. este prezentată prognoza traficului de marfă prin Coridorul de Sud, precum și prin Coridoarele de Nord și Central.

**Tabelul 6.2. Prognoza transportului de marfă prin Coridoarele feroviare de Sud, Nord și Central**

Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Transportul de marfă, total, inclusiv în traficul:</b>	<b>4794</b>	<b>5273</b>	<b>5361</b>	<b>5453</b>	<b>5551</b>	<b>5632</b>	<b>5688</b>	<b>5745</b>	<b>5804</b>	<b>5958</b>	<b>6116</b>	<b>6279</b>	<b>6446</b>	<b>6619</b>	<b>6796</b>
- local	464	510	519	528	538	545	555	565	576	596	617	638	661	684	708
- import	1538	1692	1752	1815	1884	1938	1941	1945	1948	2016	2087	2160	2236	2314	2395
- export	1034	1137	1151	1165	1179	1194	1203	1212	1221	1246	1271	1296	1322	1348	1375

- tranzit	1759	1935	1940	1945	1950	1955	1989	2023	2058	2100	2142	2184	2228	2273	2318
<b>- inclusiv pentru Coridorul de Sud, total, dintre care în traficul:</b>	<b>2281</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2565</b>	<b>2622</b>	<b>2681</b>	<b>2741</b>	<b>2802</b>	<b>2864</b>	<b>2929</b>	<b>2994</b>	<b>3061</b>
- local	254	280	280	280	280	280	290	300	310	321	332	344	356	368	381
- import	84	92	92	92	92	92	96	99	102	106	110	113	117	122	126
- export	410	451	451	451	451	451	460	470	479	489	498	508	519	529	540
- tranzit	1533	1686	1686	1686	1686	1686	1720	1754	1789	1825	1861	1899	1937	1975	2015
<b>- inclusiv pentru Coridorul Central și de Nord, total, dintre care în traficul:</b>	<b>2513</b>	<b>2764</b>	<b>2852</b>	<b>2943</b>	<b>3042</b>	<b>3123</b>	<b>3123</b>	<b>3123</b>	<b>3123</b>	<b>3217</b>	<b>3314</b>	<b>3414</b>	<b>3518</b>	<b>3624</b>	<b>3735</b>
- local	209	230	239	248	258	266	266	266	266	275	285	294	305	315	326
- import	1454	1599	1660	1723	1792	1846	1846	1846	1846	1910	1977	2047	2118	2192	2269
- export	623	686	699	713	728	742	742	742	742	757	772	788	803	819	836
- tranzit	226	249	254	259	264	269	269	269	269	275	280	286	292	297	303

Proгноza elaborată în baza ipotezelor prezentate mai sus demonstrează, că volumul transportului de marfă prin Coridorul de Sud se va majora de la 2281 mii tone în anul 2017 până la 3061 mii tone în anul 2031 sau cu 34%.

În același timp, transportul de marfă prin Coridoarele de Nord și Central se va majora de la 2513 mii tone până la 3735 mii tone, respectiv, sau cu 49%.

Rezultatele obținute permit realizarea unei previziuni de creștere a volumului total al transportului de marfă în perioada de analiză de la 4794 mii tone în anul 2017 până la 6796 mii tone în anul 2031 sau cu 42%.

### 6.3. Proгноza transportului de călători în traficul internațional

Analiza transportului de călători arată că, în prezent, în stare de funcționare se află 188 vagoane de călători, inclusiv 77 vagoane compartimentate și 111 vagoane tip deschis, dintre care la 169 vagoane sau la 90% din parcul de vagoane activ termenul de exploatare va expira până în anul 2025, fapt care poate duce la sistarea transporturilor de călători în traficul internațional din spațiul CSI.

Motivele descreșterii transportului de călători sunt direct legate de starea fizică a infrastructurii feroviare, precum și de starea deplorabilă a materialului rulant, fapt ce condiționează reducerea vitezei de circulație și majorarea duratei călătoriei. În acest context urmează a se ține cont de faptul că, în măsura creșterii prosperității, populația preferă să folosească transportul aerian și cel auto, care sunt mai confortabile și mai rapide.

Volumul transportului de călători în traficul internațional pentru perioada anilor 2014-2017 s-a redus de la 835 până la 614 mii pasageri sau cu 26%, ce a constituit în mediu 6,5% pe an.

Reieșind din cele relatate mai sus, precum și luând în considerare realizarea procesului de restructurare a CFM, pentru calculul prognozei transportului de călători în traficul internațional, pentru Coridoarele de transport de Nord, Central și de Sud au fost făcute următoarele ipoteze:



- în decursul anilor 2018-2021 – perioada de restructurare a CFM, care include crearea companiei feroviare de călători, se presupune o situație fără schimbări cu exploatarea materialului rulant vechi. Aceasta va conduce la reducerea ulterioară a traficului de pasageri cu 6,5% în mediu pe an;
- începând cu anul 2022, compania feroviară de călători nou creată va demara renovarea materialului rulant (paralel cu reabilitarea infrastructurii). În această ordine de idei, pentru perioada anilor 2022-2023 se preconizează menținerea transportului de călători la nivelul anului 2021;
- pentru perioada anilor 2024-2031 creșterea transportului de călători va fi similară creșterii transporturilor de mărfuri, aceasta fiind calculată ținând cont de prognozele macroeconomice (rata de creștere 2% pe an);
- distanța medie de transport este acceptată la nivelul anului 2017.

În Tabelul 6.3. este prezentată prognoza transportului de călători în traficul internațional prin Coridoarele feroviare de Sud, Nord și Central.

**Tabelul 6.3. Prognoza transportului de călători în traficul internațional pentru anii 2018-2031 (mii pasageri)**

Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Transportul de călători (mii pasageri)</b>	614	613,9	574,0	536,7	501,8	501,8	501,8	511,9	522,1	532,5	543,2	554,1	565,1	576,4	588,0
<b>Rata anuală de creștere a pasagerilor, %</b>			6,5%	6,5%	6,5%	-	-	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
<b>Distanța medie (km)</b>	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79
<b>Parcursul pasagerilor (mil. pasageri-km)</b>	48,8	48,5	45,3	38,5	32,8	32,8	32,8	33,4	34,1	34,8	35,5	36,2	36,9	37,6	38,4

Prognoza dată, efectuată în baza ipotezelor sus-menționate, reflectă faptul că volumul transportului de călători în traficul internațional prin Coridoarele de Sud, Nord și Central în anul 2031 va scădea cu 4% față de anul 2017 și va alcătui 588 mii pasageri.

Datele obținute ne permit să facem prognoza parcursului pasagerilor, care va scădea în anul 2031 față de 2017 cu 21% și va constitui 38,4 mil.pasageri-km.

## **7. Prognoze financiare**

### **7.1. Venituri prognozate**

Pronosticurile financiare pentru perioada anilor 2018-2031 au fost efectuate pentru CFM, ca pentru o întreprindere unică, pe baza prognozei veniturilor și a cheltuielilor operaționale pentru tipurile de activități principale ale întreprinderii, care se vor dezvolta și după divizarea CFM în 3 companii.

Pronosticurile financiare în ceea ce privește veniturile au fost executate pe baza prognozelor realizate pentru traficul feroviar (Capitolul 6), precum și luând în considerare următoarele ipoteze.

#### **1. Venituri din transportul de mărfuri:**

##### *a. Venitul total din transportul de mărfuri (Tabelul 7.1.1.)*

- venitul total din transportul de mărfuri este calculat pentru toate cele 3 coridoare feroviare;
- parcursul total al mărfurilor va crește de la 970,9 mil.tone/km în anul 2017 până la 1352 mil.tone/km în 2031 sau cu 39%;
- creșterea ratei anuale a veniturilor este presupusă la nivel de 1% pe parcursul anilor 2019-2031;
- veniturile totale din transportul mărfurilor vor crește de la 664 mil.lei în anul 2017 până la 1069 mil.lei în 2031 sau cu 61%.

##### *b. Veniturile din transportul de marfă prin Coridorul de Sud (Tabelul 7.1.2.):*

- parcursul mărfurilor prin Coridorul de Sud va crește de la 469,4 mil.tone/km în anul 2017 până la 628 mil.tone/km în 2031 sau cu 34%;
- valoarea ratei anuale de venituri pentru Coridorul de Sud se presupune la nivelul ratei medii de venituri pentru transportul de mărfuri;
- veniturile din transportul de marfă se vor majora de la 321 mil.lei în anul 2017 până la 497 mil.lei în 2031 sau cu 55%.

#### **2. Venituri din transportul de călători în traficul internațional**

- parcursul de călători se va micșora cu 21% față de anul 2017 și va constitui 38,4 mil. pasageri-km în a.2031;
- rata veniturilor pentru anul 2018 este planificată la nivel de 3,10 lei pentru 1 pasageri-km și se va menține la acest nivel până la finele perioadei;
- veniturile din transportul de călători în traficul internațional se vor reduce cu 22% față de anul 2017 și va constitui 119 mil.lei în a.2031.

#### **3. Alte venituri din administrarea vagoanelor de marfă (utilizarea vagoanelor de marfă de către alte administrații feroviare) (Tabel 7.1.4):**

- pe parcursul perioadei 2019-2023 (perioada de restructurare a CFM + 2 ani) numărul de vagoane-zile utilizate va rămâne la nivelul planificat al anului 2018, iar începând cu anul 2024 și până la sfârșitul perioadei se prognozează creșterea indicatorului dat în conformitate cu prognozele macroeconomice;
- de la 1 mai 2018 a fost aprobată reducerea taxelor pentru utilizarea vagoanelor de marfă. În mediu în anul 2018 această reducere va constitui 18%. Pentru calcule, până la finele perioadei este presupusă

menținerea taxei medii pentru aflarea vagoanelor pe teritoriul altei administrații feroviare la nivelul stabilit în anul 2018;

- venitul din utilizarea vagoanelor de marfă de alte administrații feroviare va crește cu 20% față de anul 2017 și va constitui 125,9 mil. lei în a.2031;

- darea în arendă a vagoanelor de marfă - pentru perioada examinată nu este prognozat tipul dat de activitate care nu este inclus în calculul altor venituri din administrarea vagoanelor de marfă.

**Tabelul 7.1.1. Prognoza veniturilor din transporturile de mărfuri prin toate Coridoarele feroviare pentru perioada anilor 2018-2031**

Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/2017, %
<b>Transportul de marfă, total (mii tone), inclusiv în traficul:</b>	<b>4793,9</b>	<b>5273</b>	<b>5361</b>	<b>5453</b>	<b>5551</b>	<b>5632</b>	<b>5688</b>	<b>5745</b>	<b>5804</b>	<b>5958</b>	<b>6116</b>	<b>6279</b>	<b>6446</b>	<b>6619</b>	<b>6796</b>	<b>142%</b>
- local	463,6	510	519	528	538	545	555	565	576	596	617	638	661	684	708	<b>153%</b>
- import	1 538	1692	1752	1815	1884	1938	1941	1945	1948	2016	2087	2160	2236	2314	2395	<b>156%</b>
- export	1 034	1137	1151	1165	1179	1194	1203	1212	1221	1246	1271	1296	1322	1348	1375	<b>133%</b>
- tranzit	1 759	1935	1940	1945	1950	1955	1989	2023	2058	2100	2142	2184	2228	2273	2318	<b>132%</b>
<b>Distanța medie (km), inclusiv în traficul:</b>	<b>203</b>	<b>202</b>	<b>201</b>	<b>201</b>	<b>200</b>	<b>199</b>	<b>199</b>	<b>200</b>	<b>201</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>199</b>	<b>199</b>	<b>199</b>	<b>98%</b>
- local	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	338	
- import	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	
- export	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	161	
- tranzit	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	276	
<b>Parcursul tarifar al mărfurilor total, inclusiv:</b>	<b>970,9</b>	<b>1067</b>	<b>1080</b>	<b>1093</b>	<b>1108</b>	<b>1120</b>	<b>1134</b>	<b>1149</b>	<b>1164</b>	<b>1193</b>	<b>1223</b>	<b>1254</b>	<b>1286</b>	<b>1318</b>	<b>1352</b>	<b>139%</b>
- local	156,9	172,4	175,3	178,4	181,7	184,4	187,7	191,1	194,6	201,5	208,5	215,8	223,4	231,2	239,3	<b>152%</b>
- import	162,1	177,6	184,0	190,6	197,9	203,5	203,8	204,2	204,6	211,7	219,1	226,8	234,7	242,9	251,5	<b>155%</b>
- export	166,8	183,1	185,3	187,5	189,8	192,2	193,6	195,1	196,6	200,5	204,6	208,7	212,8	217,1	221,4	<b>133%</b>
- tranzit	485	534,0	535,3	536,7	538,2	539,6	548,9	558,4	568,1	579,5	591,1	602,9	614,9	627,2	639,8	<b>132%</b>
<b>Rata de venituri (lei pe 1 tone/km) (de la a.2019 ritmul de creștere anual 1%)</b>	<b>0,684</b>	<b>0,695</b>	<b>0,702</b>	<b>0,709</b>	<b>0,716</b>	<b>0,723</b>	<b>0,730</b>	<b>0,738</b>	<b>0,745</b>	<b>0,753</b>	<b>0,760</b>	<b>0,768</b>	<b>0,775</b>	<b>0,783</b>	<b>0,791</b>	<b>116%</b>
<b>Venit (mil.lei)</b>	<b>664</b>	<b>742</b>	<b>758</b>	<b>775</b>	<b>793</b>	<b>810</b>	<b>828</b>	<b>848</b>	<b>867</b>	<b>898</b>	<b>930</b>	<b>963</b>	<b>997</b>	<b>1033</b>	<b>1069</b>	<b>161%</b>

Tabelul 7.1.2. Prognoza veniturilor din transporturile de mărfuri prin Coridorul de Sud pentru perioada anilor 2018-2031

Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/2017
<b>Transportul de marfă prin Coridorul de Sud, total (mii tone), inclusiv în traficul::</b>	<b>2 281</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2509</b>	<b>2565</b>	<b>2622</b>	<b>2681</b>	<b>2741</b>	<b>2802</b>	<b>2864</b>	<b>2929</b>	<b>2994</b>	<b>3061</b>	<b>134%</b>
- local	254	280	280	280	280	280	290	300	310	321	332	344	356	368	381	150%
- import	84	92	92	92	92	92	96	99	102	106	110	113	117	122	126	150%
- export	410	451	451	451	451	451	460	470	479	489	498	508	519	529	540	131%
- tranzit	1 533	1686	1686	1686	1686	1686	1720	1754	1789	1825	1861	1899	1937	1975	2015	131%
<b>Distanța medie prin Coridorul de Sud (km), inclusiv în traficul:</b>	<b>206</b>	206	206	206	206	206	206	206	206	205	205	205	205	205	205	<b>99,6%</b>
- local	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	-
- import	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	-
- export	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	-
- tranzit	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	-
<b>Parcursul tarifar al mărfurilor (mil.tone/km) total, inclusiv:</b>	<b>469,1</b>	<b>516</b>	<b>516</b>	<b>516</b>	<b>516</b>	<b>516</b>	<b>528</b>	<b>539</b>	<b>551</b>	<b>563</b>	<b>576</b>	<b>588</b>	<b>601</b>	<b>614</b>	<b>628</b>	<b>134%</b>
- local	49,2	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	55,9	57,9	59,9	62,0	64,1	66,4	68,7	71,1	73,6	150%
- import	10,3	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,7	12,2	12,6	13,0	13,5	14,0	14,4	14,9	15,5	150%
- export	57,3	63,2	63,2	63,2	63,2	63,2	64,5	65,8	67,1	68,4	69,8	71,2	72,6	74,1	75,5	132%
- tranzit	352,3	387,7	387,7	387,7	387,7	387,7	395,5	403,4	411,5	419,7	428,1	436,7	445,4	454,3	463,4	132%
<b>Rata de venituri (lei pe 1 tone/km) (de la a.2019 ritmul de creștere anual 1%)</b>	<b>0,684</b>	<b>0,695</b>	<b>0,702</b>	<b>0,709</b>	<b>0,716</b>	<b>0,723</b>	<b>0,730</b>	<b>0,738</b>	<b>0,745</b>	<b>0,753</b>	<b>0,760</b>	<b>0,768</b>	<b>0,775</b>	<b>0,783</b>	<b>0,791</b>	<b>116%</b>
<b>Venit (mil.lei)</b>	<b>321</b>	<b>359</b>	<b>362</b>	<b>366</b>	<b>370</b>	<b>373</b>	<b>385</b>	<b>398</b>	<b>411</b>	<b>424</b>	<b>437</b>	<b>452</b>	<b>466</b>	<b>481</b>	<b>497</b>	<b>155%</b>

**Tabelul 7.1.3. Prognoza veniturilor din parcursul de călători în traficul internațional pentru perioada anilor 2018-2031**

Nº	Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/2017
1.	Parcursul de călători (mil. pasageri-km)	48,8	48,5	45,3	38,5	32,8	32,8	32,8	33,4	34,1	34,8	35,5	36,2	36,9	37,6	38,4	(21%)
2.	Rata de venituri (lei pe 1 pasageri-km)	3,13	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	-
3.	Venitul total (mil.lei)	152,7	150,2	140,4	119,4	101,7	101,7	101,7	103,5	105,7	107,9	110,1	112,2	114,4	116,6	119,0	(22%)

**Tabelul 7.1.4. Prognoza altor venituri din administrarea vagoanelor de marfă pentru perioada anilor 2018-2031**

Nº	Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/2017, %
1.	Vagoane-zile utilizate (mii) <i>(de la a.2024 ritmul de creștere anual 2%)</i>	239,8	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	306,0	312,1	318,4	324,7	331,2	337,8	344,6	351,5	146%
2.	Taxa medie pentru utilizarea vagoanelor de marfă la alte administrații feroviare, lei	437,0	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	358,3	
3.	Venituri din utilizarea vagoanelor, mil.lei	104,8	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	109,6	111,8	114,1	116,4	118,7	121,1	123,5	125,9	120%

## 7.2. Cheltuieli prognozate

### 7.2.1. Sursele de finanțare

Sursele de finanțare ale Proiectului sunt împrumuturile acordate de BERD și BEI, precum și grantul investițional al BERD – NIF Grant.

Sursele de finanțare și distribuirea mijloacelor financiare pentru rambursarea creditelor este prezentată în Tabelul 7.2.1.

**Tabelul 7.1.2. Sursele de finanțare și distribuirea mijloacelor financiare pentru rambursarea creditelor**

Surse	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Итого
<b>1. Sursele de finanțare</b>																
Credit BERD, mil.euro	0,15	2,00	20,22	8,43	6,18	12,03	0,48									<b>49,5</b>
Credit BEI, mil.euro		2,10	20,82	11,80	5,73	11,13	0,92									<b>52,5</b>
<b>Sursele creditare total, mil.euro</b>	<b>0,15</b>	<b>4,10</b>	<b>41,04</b>	<b>20,23</b>	<b>11,92</b>	<b>23,17</b>	<b>1,40</b>									<b>102,0</b>
NIF Grant, mil.euro*		<b>5,0</b>														<b>5,0</b>
<b>Sursele de finanțare total, mil.euro</b>	<b>0,15</b>	<b>9,1</b>	<b>41,04</b>	<b>20,23</b>	<b>11,92</b>	<b>23,17</b>	<b>1,40</b>									<b>107,0</b>
<b>2. Distribuirea mijloacelor financiare pentru rambursarea creditelor</b>																
<b>Sursele creditare total, mil.lei**</b>	<b>3,0</b>	<b>82,0</b>	<b>820,8</b>	<b>404,6</b>	<b>238,3</b>	<b>463,3</b>	<b>27,9</b>									<b>2040,0</b>
Plata dobânzilor la credit, mil.euro	0,99	2,55	1,53	1,53	1,47	1,78	1,6	1,42	1,25	1,07	0,89	0,71	0,53	0,36	0,18	<b>17,9</b>
Plata creditului, mil.euro	0	0	0	4,13	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9	<b>102,0</b>
<b>Suma rambursării creditelor, total, mil.euro</b>	<b>0,99</b>	<b>2,55</b>	<b>1,53</b>	<b>5,66</b>	<b>10,37</b>	<b>10,68</b>	<b>10,5</b>	<b>10,32</b>	<b>10,15</b>	<b>9,97</b>	<b>9,79</b>	<b>9,61</b>	<b>9,43</b>	<b>9,26</b>	<b>9,08</b>	<b>119,9</b>
<b>Suma rambursării creditelor, total, mil.lei</b>	<b>19,8</b>	<b>51,0</b>	<b>30,6</b>	<b>113,2</b>	<b>207,4</b>	<b>213,6</b>	<b>210,0</b>	<b>206,4</b>	<b>203,0</b>	<b>199,4</b>	<b>195,8</b>	<b>192,2</b>	<b>188,6</b>	<b>185,0</b>	<b>181,6</b>	<b>2397,8</b>

\* NIF Grant este o formă gratuită și irevocabilă de sprijin financiar pentru Proiect, prin urmare nu este inclusă în calculul punctului 2.

\*\*Este prevăzut cursul valutar: 1 EUR = 20,0 MDL

### 7.2.2. Cheltuieli de exploatare

Cheltuielile totale de exploatare sunt calculate pentru perioada prognozată în ansamblu pe întreprindere, pe baza cheltuielilor prognozate pentru traficul de marfă și cel de călători pe anul 2018, ținând cont de veniturile prognozate din transporturile realizate prin coridoarele de Sud, Nord și Central (Tab.7.2.2.).

Prognoza cheltuielilor de exploatare a fost realizată pe baza următoarelor ipoteze:

#### 1. Cheltuieli din transportul de marfă:

- creșterea anuală prognozată a cheltuielilor este direct proporțională ritmurilor de creștere a veniturilor în perioada de calcul pentru Coridoarele de Sud, Nord și Central;
- reducerea cheltuielilor pentru Coridorul de Sud după reabilitare va fi de 0,150 mil.euro anual, începând cu anul 2023, și anume: calculul include două tipuri de economisire a cheltuielilor de exploatare, obținute în rezultatul: 1) demontării a 6 stații de cale ferată: Hagimus, Zaim; Halta km 111, Culima, Chiriutnea și Halta km 208; 2) reducerea cheltuielilor pentru deservirea tehnică a infrastructurii, adică economisirea cheltuielilor pentru personalul tehnic (lucrări în gospodăria de linii) (*Sursa: SYSTRA, "Analiza Cost-Beneficii (ACB), Studiul de fezabilitate pentru evaluarea necesităților infrastructurii feroviare în Moldova*);
- cursul valutar până la sfârșitul perioadei este presupus EUR/MDL = 20,0;
- cheltuielile pentru transporturile de mărfuri prin Coridorul de Sud au fost ajustate ținând cont de 5% economie a cheltuielilor de exploatare, datorită stării îmbunătățite a liniilor, începând cu anul 2023.

Această previziune, realizată ținând cont de ipotezele acceptate, demonstrează că cheltuielile din transporturile de mărfuri pentru perioada prognozată vor crește cu 42%. Acest rezultat va fi influențat de creșterea cheltuielilor ce țin de transporturile de mărfuri prin Coridorul de Sud cu 24% și prin Coridoarele de Nord și Central cu 58%.

#### 2. Cheltuieli din transportul de călători:

- creșterea anuală prognozată a cheltuielilor este direct proporțională ritmurilor de creștere a veniturilor din transporturile internaționale de călători în perioada de calcul.

Cheltuielile pentru transportul internațional de călători pentru perioada de calcul se vor reduce cu 16%.

Ca urmare, creșterea cheltuielilor totale de exploatare în anul 2031 va constitui 121% comparativ cu anul 2017.



**Tabelul 7.2.2. Pronosticul cheltuielilor de exploatare pentru perioada anilor 2018-2031 (mil.lei)**

Nr	Indicatori	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/ 2017
<b>1.</b>	<b>Cheltuielile pentru transporturile de mărfuri, total, inclusiv:</b>	<b>597,9</b>	<b>632,4</b>	<b>646,4</b>	<b>660,9</b>	<b>676,3</b>	<b>690,5</b>	<b>683,3</b>	<b>695,2</b>	<b>707,4</b>	<b>728,8</b>	<b>750,8</b>	<b>773,6</b>	<b>797,2</b>	<b>821,6</b>	<b>846,8</b>	<b>142%</b>
<b>1.1.</b>	<b>Cheltuielile pentru Coridorul de Sud (CS) cu excepția economiilor</b>	288,9	306,0	309,0	312,1	315,3	318,4	324,8	331,3	337,9	344,7	351,6	358,6	365,8	373,1	380,5	<b>132%</b>
1.1.1.	<i>Rata de creștere a cheltuielilor pentru CS</i>			101%	101%	101%	101%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	
1.1.2.	Valoarea economisirii cheltuielilor pentru CS (lichidare a 6 stații, personal)							3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
1.1.3.	Valoarea economisirii (5%) a cheltuielilor pentru infrastructură după reabilitarea liniilor pe CS							16,2	16,6	16,9	17,2	17,6	17,9	18,3	18,7	19,0	
1.1.4.	<b>Cheltuielile pentru transporturile de marfă prin CS după reabilitarea, total</b>	<b>288,9</b>	<b>306,0</b>	<b>309,0</b>	<b>312,1</b>	<b>315,3</b>	<b>318,4</b>	<b>305,5</b>	<b>311,7</b>	<b>318,0</b>	<b>324,4</b>	<b>331,0</b>	<b>337,7</b>	<b>344,5</b>	<b>351,4</b>	<b>358,5</b>	<b>124%</b>
<b>1.2.</b>	<b>Cheltuielile pentru Coridoarele de Nord și Central (CNC)</b>	<b>309,0</b>	<b>326,4</b>	<b>337,4</b>	<b>348,8</b>	<b>361,0</b>	<b>372,1</b>	<b>377,7</b>	<b>383,5</b>	<b>389,4</b>	<b>404,3</b>	<b>419,8</b>	<b>436,0</b>	<b>452,7</b>	<b>470,1</b>	<b>488,3</b>	<b>158%</b>
1.2.1.	<i>Rata de creștere a cheltuielilor pentru CNC</i>			94%	94%	94%	101%	102%	102%	102%	104%	104%	104%	104%	104%	104%	
<b>2.</b>	<b>Cheltuielile pentru transporturile internaționale de călători, total</b>	<b>340,7</b>	<b>360,3</b>	<b>336,9</b>	<b>286,3</b>	<b>243,9</b>	<b>243,9</b>	<b>243,9</b>	<b>248,4</b>	<b>253,6</b>	<b>258,8</b>	<b>264,0</b>	<b>269,2</b>	<b>274,4</b>	<b>279,6</b>	<b>285,6</b>	<b>84%</b>
2.1.	<i>Rata de creștere a cheltuielilor pentru transporturile internaționale de călători</i>		98%	93%	85%	85%	100%	100%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	102%	
<b>3.</b>	<b>Cheltuielile de exploatare, total, mil.lei</b>	<b>938,7</b>	<b>992,7</b>	<b>983,3</b>	<b>947,3</b>	<b>920,2</b>	<b>934,4</b>	<b>927,2</b>	<b>943,6</b>	<b>961,0</b>	<b>987,6</b>	<b>1014,8</b>	<b>1042,8</b>	<b>1071,6</b>	<b>1101,2</b>	<b>1132,3</b>	<b>121%</b>

### 7.3. Sustenabilitatea financiară

Sustenabilitatea financiară a întreprinderii reflectă o anumită corelație optimă a diferitelor tipuri de resurse financiare atrase de întreprindere, precum și corelația dintre diferite tipuri de resurse financiare, pe de o parte, și direcțiile de utilizare acestor resurse – pe de altă parte.

Astfel, calculul sustenabilității financiare a CFM pentru perioada anilor 2018-2031 este bazat pe datele privind intrările de resurse financiare sub formă de împrumuturi din partea BERD și BEI și cele privind rambursarea acestor împrumuturi, precum și pe prognozele veniturilor și cheltuielilor de exploatare.

Se presupune, de asemenea, că investițiile (cheltuielile de investiții) vor fi realizate în perioada primirii resurselor de credit.

Astfel, sustenabilitatea financiară a întreprinderii va permite evaluarea posibilităților de onorare a obligațiilor privind împrumuturile.

Procesul planificat și continuu de optimizare a cheltuielilor va fi realizat în procesul de restructurare a CFM, în cadrul căruia se va efectua separarea tipurilor de activitate și, prin urmare, se va efectua separarea cheltuielilor ineficiente.

În afară de aceasta, reducerea cheltuielilor de exploatare va fi influențată de implementarea proiectului de reabilitare a infrastructurii feroviare pentru Coridorul de Sud, precum și de achiziționarea de locomotive noi. Pe viitor, întreprinderile nou-create în procesul restructurării CFM vor elabora și implementa proiecte similare de reabilitare a infrastructurii și renovare a materialului rulant, care vor avea, de asemenea, un impact decisiv asupra optimizării cheltuielilor și creșterii competitivității transportului feroviar în Moldova.

Creșterea competitivității transportului feroviar va permite ajustarea nivelului ratei veniturilor la condițiile pieții, ceea ce, respectiv, va permite creșterea veniturilor din transporturile de mărfuri și călători.

Astfel, rata veniturilor reprezintă factorul cel mai important care influențează nivelul veniturilor și, respectiv, nivelul sustenabilității financiare a întreprinderii. Cu toate acestea, actualmente, în condițiile competitivității scăzute, CFM nu poate folosi pârghia dată pentru sporirea veniturilor în măsură deplină.

Având în vedere cele relatate mai sus, pentru a evalua impactul schimbării ratei veniturilor asupra variației nivelului veniturilor din tipurile principale de activitate ale întreprinderii, au fost elaborate 3 variante de prognoză a sustenabilității financiare. Prognozele date permit estimarea diferitelor scenarii de rambursare a obligațiilor întreprinderii de credite bancare, reieșind din diferite nivele ale veniturilor din activitatea operațională și, de asemenea, permite estimarea posibilităților întreprinderii de a acumula mijloace proprii pentru dezvoltare a întreprinderii.

În același timp, având în vedere importanța sectorului feroviar pentru economia țării, sprijinul procesului de restructurare a CFM din partea statului, sub formă de alocare a mijloacelor financiare în cadrul programelor bugetare sau subvențiilor, ar permite întreprinderii să accelereze procesul de asigurare a sustenabilității financiare și acumulare a mijloacelor proprii pentru dezvoltarea ulterioară a întreprinderii.

### **Varianta 1.**

Varianta 1 a sustenabilității financiare este bazată pe veniturile prognozate din activitatea de exploatare, calculate reieșind din următoarele ipoteze (*descrise în p.7.1 și p.7.2 și rezumate în Tabelul 7.3.1*):

- venituri din transportul de marfă sunt calculate în baza ratei medii de venit planificată pentru anul 2018, ritmul anual de creștere a căreia va fi de 1% per an până la sfârșitul perioadei;
- venituri din transportul internațional de călători sunt calculate în baza ratei medii de venit planificată pentru anul 2018, nivelul căreia se va menține până la sfârșitul perioadei;
- venituri din alte tipuri de activitate (aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare) sunt calculate în bază tarifului mediu planificat pentru anul 2018, nivelul căruia se va păstra până la sfârșitul perioadei.

Calculul obținut arată că, nivelul prognozat al ratelor de venit va asigura creșterea veniturilor totale din activitatea de exploatare de la 921,6 mil.lei în anul 2017 până la 1314,3 mil.lei în 2031 sau cu 43%.

Reieșind din varianta dată a veniturilor din exploatare a fost calculată prognoza sustenabilității financiare a întreprinderii (Tab.7.3.2).

Prognoza obținută demonstrează că, pe parcursul perioadei anilor 2018-2031 fluxul net de numerar rămâne negativ, iar deficitul de resurse financiare va crește până în anul 2022, adică în decursul procesului de restructurare a CFM și realizare a proiectului de reabilitare a Coridorului de Sud, după aceea deficitul resurselor începe să scadă.

Totuși, în anul 2031, fluxul net de numerar va deveni pozitiv și va constitui 0,4 mil.lei.

**Astfel, Varianta 1 a prognozei sustenabilității financiare demonstrează că, CFM pînă în anul 2031 va asigura rambursarea împrumuturilor. Totodată, pe parcursul perioadei date CFM nu va fi capabilă să asigure acumularea mijloacelor proprii pentru dezvoltarea ulterioară a întreprinderii. Fluxul net de numerar va deveni pozitiv în anul 2031 și va constitui 0,4 mil.lei.**

**Tabelul 7.3.1. Pronosticul veniturilor din activitatea de exploatare**

Nr	Venituri din activitatea de exploatare (mil.lei)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/ 2017
1.	Venituri din activitatea de transport de marfă ( <i>din a.2019 ritmul de creștere a ratei medii anuale de venit -1%</i> )	664,1	741,6	758,1	775,1	793,1	809,8	828,4	847,6	867,3	898,0	929,8	962,8	997,0	1032,5	1069,3	<b>161%</b>
2.	Venituri din activitatea de transport de călători ( <i>ritmul de creștere a ratei medii de venit va păstra la nivelul a.2018</i> )	152,7	150,2	140,4	119,4	101,7	101,7	101,7	103,5	105,7	107,9	110,1	112,2	114,4	116,6	119,0	<b>78%</b>
3.	Venituri din alte tipuri de activitate (aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare) ( <i>tariful mediu va păstra la nivelul a.2018</i> )	104,8	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	109,6	111,8	114,1	116,4	118,7	121,1	123,5	125,9	<b>120%</b>
4.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare (mil.lei)</b>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1006,0</b>	<b>1001,9</b>	<b>1002,3</b>	<b>1018,9</b>	<b>1037,6</b>	<b>1060,7</b>	<b>1084,8</b>	<b>1119,9</b>	<b>1156,2</b>	<b>1193,7</b>	<b>1232,5</b>	<b>1272,6</b>	<b>1314,3</b>	<b>143%</b>

Tabelul 7.3.2. Pronosticul sustenabilității financiare a CFM (Varianta 1), (mil.lei)

Nr	Surse și utilizarea mijloacelor financiare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.	Credit BERD	3,0	40,0	404,4	168,7	123,7	240,7	9,6								
2.	Credit BEI		42,0	416,4	235,9	114,7	222,7	18,3								
3.	<b>Sursele creditare total</b> <i>(r.1+r.2)</i>	<b>3,0</b>	<b>82,0</b>	<b>820,8</b>	<b>404,6</b>	<b>238,3</b>	<b>463,3</b>	<b>27,9</b>								
4.	Venituri din activitatea de transport de marfă	664,1	741,6	758,1	775,1	793,1	809,8	828,4	847,6	867,3	898,0	929,8	962,8	997,0	1032,5	1069,3
5.	Venituri din activitatea de transport de călători	152,7	150,2	140,4	119,4	101,7	101,7	101,7	103,5	105,7	107,9	110,1	112,2	114,4	116,6	119,0
6.	Venituri din alte tipuri de activitate	104,8	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5	109,6	111,8	114,1	116,4	118,7	121,1	123,5	125,9
7.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare</b> <i>(r.4+r.5+r.6)</i>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1006,0</b>	<b>1001,9</b>	<b>1002,3</b>	<b>1018,9</b>	<b>1037,6</b>	<b>1060,7</b>	<b>1084,8</b>	<b>1119,9</b>	<b>1156,2</b>	<b>1193,7</b>	<b>1232,5</b>	<b>1272,6</b>	<b>1314,3</b>
8.	<b>Total fluxurile de intrare</b> <i>(r.3+r.7)</i>	<b>924,6</b>	<b>1081,3</b>	<b>1826,8</b>	<b>1406,5</b>	<b>1240,6</b>	<b>1482,3</b>	<b>1065,5</b>	<b>1060,7</b>	<b>1084,8</b>	<b>1119,9</b>	<b>1156,2</b>	<b>1193,7</b>	<b>1232,5</b>	<b>1272,6</b>	<b>1314,3</b>
9.	<b>Cheltuieli de exploatare, total</b>	938,7	992,7	983,3	947,3	920,2	934,4	927,2	943,6	961,0	987,6	1014,8	1042,8	1071,6	1101,2	1132,3
10.	<b>Cheltuieli investiționale, total</b>	3,0	82,0	820,8	404,6	238,3	463,3	27,9								
11.	Achitarea dobânzilor pentru credite	19,8	51,0	30,6	30,6	29,4	35,6	32,0	28,4	25,0	21,4	17,8	14,2	10,6	7,2	3,6
12.	Rambursarea creditelor	0,0	0,0	0,0	82,6	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0
13.	<b>Total fluxuri de ieșire</b> <i>(cmp.9+cmp.10+cmp.11+cmp.12)</i>	<b>961,4</b>	<b>1125,7</b>	<b>1834,7</b>	<b>1465,1</b>	<b>1366,0</b>	<b>1611,4</b>	<b>1165,1</b>	<b>1150,0</b>	<b>1164,0</b>	<b>1187,0</b>	<b>1210,6</b>	<b>1235,0</b>	<b>1260,2</b>	<b>1286,4</b>	<b>1313,9</b>
14.	<b>Fluxul operațional de numerar</b> <i>(r.7-r.9)</i>	<b>-17,1</b>	<b>6,6</b>	<b>22,7</b>	<b>54,7</b>	<b>82,1</b>	<b>84,5</b>	<b>110,3</b>	<b>117,1</b>	<b>123,8</b>	<b>132,4</b>	<b>141,4</b>	<b>150,9</b>	<b>160,9</b>	<b>171,4</b>	<b>182,0</b>
15.	<b>Fluxul de numerar net</b> <i>(r.8-r.13)</i>	<b>-36,9</b>	<b>-44,4</b>	<b>-7,9</b>	<b>-58,5</b>	<b>-125,3</b>	<b>-129,1</b>	<b>-99,7</b>	<b>-89,3</b>	<b>-79,2</b>	<b>-67,0</b>	<b>-54,4</b>	<b>-41,3</b>	<b>-27,7</b>	<b>-13,8</b>	<b>0,4</b>

## **Varianta 2**

Varianta 2 a sustenabilității financiare este bazată pe pronosticul veniturilor din activitatea de exploatare, calculat reieșind din următoarele ipoteze (Tab.7.3.3.):

- venituri din transportul de marfă sunt calculate în baza ratei medii de venit planificată pentru anul 2018, ritmul anual de creștere a căreia va fi de 3% per an până la sfârșitul perioadei;
- venituri din transportul internațional de călători sunt calculate în baza ratei medii de venit planificată pentru anul 2018, ritmul anual de creștere al căreia, începând cu a.2019, va constitui 1%;
- venituri din alte tipuri de activitate (aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare) sunt calculate în baza tarifului mediu planificat pentru anul 2018, nivelul căruia se va păstra până la sfârșitul perioadei, ritmul anual de creștere al căruia va constitui 1%, începând cu a.2020 (*ținând cont de reducerea tarifelor în anul 2018 și păstrarea nivelului acestora în anul 2019*).

Calculul obținut arată că majorarea prognozată a ratelor de venit va asigura creșterea veniturilor totale din activitatea de exploatare cu 80% față de a.2017 și în a.2031 va constitui 1657,2 mil.lei.

Pe baza acestei variante a veniturilor din activitatea de exploatare a fost calculat pronosticul sustenabilității financiare a întreprinderii (Tab.7.3.4).

Schimbarea ratei de venit nu influențează cheltuielile de exploatare, de aceea volumul acestora rămâne la nivelul calculat pentru Varianta 1.

Pronosticul obținut reflectă că, în cazul Variantei 2, deficitul mijloacelor bănești se va majora până în anul 2021. Începând cu anul 2022 deficitul va începe să scadă și în anul 2024 fluxul de numerar net va deveni pozitiv, iar în anul 2031 va atinge un volum de 343,3 mil.lei.

Astfel, **Varianta 2 a pronosticului sustenabilității financiare demonstrează că CFM va putea să asigure rambursarea împrumuturilor în decursul perioadei prognozate și din anul 2024 va începe acumularea mijloacelor proprii pentru dezvoltarea întreprinderii.**

**Tabelul 7.3.3. Pronosticul veniturilor din activitatea de exploatare (Varianta 2), (mil.lei)**

Nr	Venituri din activitatea de exploatare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/ 2017
1.	Venituri din activitatea de transport de marfă <i>(din a.2019 ritmul de creștere a ratei medii anuale de venit - 3%)</i>	664,1	741,6	773,1	806,1	841,2	875,8	913,7	953,4	994,9	1050,5	1109,3	1171,4	1237,0	1306,5	1379,8	<b>208%</b>
2.	Venituri din activitatea de transport de călători <i>(din a.2019 ritmul de creștere a ratei medii anuale de venit - 1%)</i>	152,7	150,2	141,8	121,7	104,8	105,8	106,9	109,9	113,3	116,8	120,4	124,0	127,6	131,3	135,5	<b>89%</b>
3.	Venituri din alte tipuri de activitate (aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare) <i>(ritmul de creștere al tarifului mediu – 1% pe an)</i>	104,8	107,5	107,5	108,6	109,7	110,7	111,9	115,2	118,7	122,3	126,0	129,8	133,7	137,8	141,9	<b>135%</b>
4.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare (mil.lei)</b>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1022,4</b>	<b>1036,4</b>	<b>1055,6</b>	<b>1092,4</b>	<b>1132,4</b>	<b>1178,5</b>	<b>1226,9</b>	<b>1289,6</b>	<b>1355,6</b>	<b>1425,1</b>	<b>1498,4</b>	<b>1575,5</b>	<b>1657,2</b>	<b>180%</b>

Tabelul 7.3.4. Pronosticul sustenabilității financiare a CFM (Varianta 2), (mil. lei)

Nr	Surse și utilizarea mijloacelor financiare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.	Credit BERD	3,0	40,0	404,4	168,7	123,7	240,7	9,6								
2.	Credit BEI		42,0	416,4	235,9	114,7	222,7	18,3								
3.	<b>Sursele creditare total</b> <i>(r.1+r.2)</i>	<b>3,0</b>	<b>82,0</b>	<b>820,8</b>	<b>404,6</b>	<b>238,3</b>	<b>463,3</b>	<b>27,9</b>								
4.	Venituri din activitatea de transport de marfă	664,1	741,6	773,1	806,1	841,2	875,8	913,7	953,4	994,9	1050,5	1109,3	1 171,4	1 237,0	1 306,5	1 379,8
5.	Venituri din activitatea de transport de călători	152,7	150,2	141,8	121,7	104,8	105,8	106,9	109,9	113,3	116,8	120,4	124,0	127,6	131,3	135,5
6.	Venituri din alte tipuri de activitate	104,8	107,5	107,5	108,6	109,7	110,7	111,9	115,2	118,7	122,3	126,0	129,8	133,7	137,8	141,9
7.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare</b> <i>(r.4+r.5+r.6)</i>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1022,4</b>	<b>1036,4</b>	<b>1055,6</b>	<b>1092,4</b>	<b>1132,4</b>	<b>1178,5</b>	<b>1226,9</b>	<b>1289,6</b>	<b>1355,6</b>	<b>1425,1</b>	<b>1498,4</b>	<b>1575,5</b>	<b>1657,2</b>
8.	<b>Total fluxuri de intrare</b> <i>(r.3+r.7)</i>	<b>924,6</b>	<b>1081,3</b>	<b>1843,2</b>	<b>1441,0</b>	<b>1293,9</b>	<b>1555,7</b>	<b>1160,4</b>	<b>1178,5</b>	<b>1226,9</b>	<b>1289,6</b>	<b>1355,6</b>	<b>1425,1</b>	<b>1498,4</b>	<b>1575,5</b>	<b>1657,2</b>
9.	<b>Cheltuieli de exploatare, total</b>	938,7	992,7	983,3	947,3	920,2	934,4	927,2	943,6	961,0	987,6	1014,8	1042,8	1071,6	1101,2	1132,3
10.	<b>Cheltuieli investiționale, total</b>	3,0	82,0	820,8	404,6	238,3	463,3	27,9								
11.	Achitarea dobânzilor pentru credite	19,8	51,0	30,6	30,6	29,4	35,6	32,0	28,4	25,0	21,4	17,8	14,2	10,6	7,2	3,6
12.	Rambursarea creditelor	0,0	0,0	0,0	82,6	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0
13.	<b>Total fluxuri de ieșire</b> <i>(r.9+r.10+r.11+r.12)</i>	<b>961,4</b>	<b>1125,7</b>	<b>1834,7</b>	<b>1465,1</b>	<b>1366,0</b>	<b>1611,4</b>	<b>1165,1</b>	<b>1150,0</b>	<b>1164,0</b>	<b>1187,0</b>	<b>1210,6</b>	<b>1235,0</b>	<b>1260,2</b>	<b>1286,4</b>	<b>1313,9</b>
14.	<b>Fluxul operațional de numerar</b> <i>(r.7-r.9)</i>	<b>-17,1</b>	<b>6,6</b>	<b>39,1</b>	<b>89,2</b>	<b>135,3</b>	<b>158,0</b>	<b>205,2</b>	<b>234,9</b>	<b>265,9</b>	<b>302,0</b>	<b>340,8</b>	<b>382,3</b>	<b>426,8</b>	<b>474,4</b>	<b>524,9</b>
15.	<b>Fluxul de numerar net</b> <i>(r.8-r.13)</i>	<b>-36,9</b>	<b>-44,4</b>	<b>8,5</b>	<b>-24,0</b>	<b>-72,1</b>	<b>-55,6</b>	<b>-4,8</b>	<b>28,5</b>	<b>62,9</b>	<b>102,6</b>	<b>145,0</b>	<b>190,1</b>	<b>238,2</b>	<b>289,2</b>	<b>343,3</b>



### **Varianta 3.**

Varianta 3 a sustenabilității financiare este bazată pe pronosticul veniturilor din activitatea de exploatare, calculat reieșind din ipoteza că nivelul ratei de venit pentru transportul de marfă, precum și al tarifului pentru aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare, va fi ajustat cu 5% până la sfârșitul perioadei, ceea ce corespunde ratei medii anuale a inflației (Tab.7.3.5.).

De asemenea, varianta dată prevede că, nivelul ratei de venit pentru transportul de călători va crește anual cu 1%.

Calculul obținut arată că, majorarea dată a ratelor de venit va asigura creșterea veniturilor totale din activitatea de exploatare de la 921,6 mil. lei în anul 2017 până la 2133,4 mil. lei în 2031, sau de 2,3 ori.

Pe baza acestei variante a veniturilor din activitatea de exploatare a fost calculat pronosticul sustenabilității financiare a întreprinderii (Tab.7.3.6).

Pronosticul obținut reflectă că, în cazul Variantei 3 fluxul de numerar net pozitiv se va majora din anul 2022 și va atinge nivelul de 819,4 mil. lei în a.2031 (în a.a.2019-2020 fluxul de numerar net va fi pozitiv ca urmare a primirii în această perioadă a celor mai mari tranșe de împrumuturi).

Astfel, **Varianta 3 a pronosticului sustenabilității financiare demonstrează că, în decursul perioadei prognozate CFM va putea să asigure rambursarea împrumuturilor, precum și acumularea mijloacelor proprii pentru dezvoltarea întreprinderii, începând cu a.2022.**

**Tabelul 7.3.5. Pronosticul veniturilor din activitatea de exploatare (Varianta 3), (mil.lei)**

Nr	Venituri din activitatea de exploatare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031/ 2017
1.	Venituri din activitatea de transport de marfă <i>(din a.2019 ritmul de creștere a ratei medii anuale de venit - 5%)</i>	664,1	741,6	788,1	837,7	891,1	945,9	1005,9	1070,0	1138,2	1225,2	1318,9	1419,8	1528,5	1645,6	1771,7	<b>267%</b>
2.	Venituri din activitatea de transport de călători <i>(din a.2019 ritmul de creștere a ratei medii anuale de venit - 1%)</i>	152,7	150,2	141,8	121,7	104,8	105,8	106,9	109,9	113,3	116,8	120,4	124,0	127,6	131,3	135,5	<b>89%</b>
3.	Venituri din alte tipuri de activitate (aflarea vagoanelor CFM pe teritoriile altor administrații feroviare) <i>(din a.2020 ritmul de creștere al tarifului mediu – 5% pe an)</i>	104,8	107,5	107,5	112,9	118,5	124,4	130,7	139,9	149,9	160,5	171,9	184,1	197,2	211,2	226,2	<b>216%</b>
4.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare (mil.lei)</b>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1037,4</b>	<b>1072,3</b>	<b>1114,4</b>	<b>1176,1</b>	<b>1243,5</b>	<b>1319,8</b>	<b>1401,4</b>	<b>1502,5</b>	<b>1611,1</b>	<b>1727,8</b>	<b>1853,3</b>	<b>1988,1</b>	<b>2133,4</b>	<b>231%</b>

Tabelul 7.3.6. Pronosticul sustenabilității financiare a CFM (Varianta 3), (mil. lei)

Nr	Surse și utilizarea mijloacelor financiare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1.	Credit BERD	3,0	40,0	404,4	168,7	123,7	240,7	9,6								
2.	Credit BEI		42,0	416,4	235,9	114,7	222,7	18,3								
3.	<b>Sursele creditare total</b> <i>(r.1+r.2)</i>	<b>3,0</b>	<b>82,0</b>	<b>820,8</b>	<b>404,6</b>	<b>238,3</b>	<b>463,3</b>	<b>27,9</b>								
4.	Venituri din activitatea de transport de marfă	664,1	741,6	788,1	837,7	891,1	945,9	1005,9	1070,0	1138,2	1225,2	1318,9	1419,8	1528,5	1645,6	1771,7
5.	Venituri din activitatea de transport de călători	152,7	150,2	141,8	121,7	104,8	105,8	106,9	109,9	113,3	116,8	120,4	124,0	127,6	131,3	135,5
6.	Venituri din alte tipuri de activitate	104,8	107,5	107,5	112,9	118,5	124,4	130,7	139,9	149,9	160,5	171,9	184,1	197,2	211,2	226,2
7.	<b>Venituri totale din activitatea de exploatare</b> <i>(r.4+r.5+r.6)</i>	<b>921,6</b>	<b>999,3</b>	<b>1037,4</b>	<b>1072,3</b>	<b>1114,4</b>	<b>1176,1</b>	<b>1243,5</b>	<b>1319,8</b>	<b>1401,4</b>	<b>1502,5</b>	<b>1611,1</b>	<b>1727,8</b>	<b>1853,3</b>	<b>1988,1</b>	<b>2133,4</b>
8.	<b>Total fluxuri de intrare</b> <i>(r.3+r.7)</i>	<b>924,6</b>	<b>1081,3</b>	<b>1858,2</b>	<b>1476,9</b>	<b>1352,7</b>	<b>1639,4</b>	<b>1271,4</b>	<b>1319,8</b>	<b>1401,4</b>	<b>1502,5</b>	<b>1611,1</b>	<b>1727,8</b>	<b>1853,3</b>	<b>1988,1</b>	<b>2133,4</b>
9.	<b>Cheltuieli de exploatare, total</b>	938,7	992,7	983,3	947,3	920,2	934,4	927,2	943,6	961,0	987,6	1014,8	1042,8	1071,6	1101,2	1132,3
10.	<b>Cheltuieli investiționale, total</b>	3,0	82,0	820,8	404,6	238,3	463,3	27,9								
11.	Achitarea dobânzilor pentru credite	19,8	51,0	30,6	30,6	29,4	35,6	32,0	28,4	25,0	21,4	17,8	14,2	10,6	7,2	3,6
12.	Rambursarea creditelor	0,0	0,0	0,0	82,6	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0	178,0
13.	<b>Total fluxuri de ieșire</b> <i>(r.9+r.10+r.11+r.12)</i>	<b>961,4</b>	<b>1125,7</b>	<b>1834,7</b>	<b>1465,1</b>	<b>1366,0</b>	<b>1611,4</b>	<b>1165,1</b>	<b>1150,0</b>	<b>1164,0</b>	<b>1187,0</b>	<b>1210,6</b>	<b>1235,0</b>	<b>1260,2</b>	<b>1286,4</b>	<b>1313,9</b>
14.	<b>Fluxul operațional de numerar</b> <i>(r.7-r.9)</i>	<b>-17,1</b>	<b>6,6</b>	<b>54,1</b>	<b>125,1</b>	<b>194,2</b>	<b>241,7</b>	<b>316,2</b>	<b>376,2</b>	<b>440,4</b>	<b>515,0</b>	<b>596,3</b>	<b>685,0</b>	<b>781,7</b>	<b>886,9</b>	<b>1001,0</b>
15.	<b>Fluxul de numerar net</b> <i>(r.8-r.13)</i>	<b>-36,9</b>	<b>-44,4</b>	<b>23,5</b>	<b>11,9</b>	<b>-13,2</b>	<b>28,1</b>	<b>106,2</b>	<b>169,8</b>	<b>237,4</b>	<b>315,6</b>	<b>400,5</b>	<b>492,8</b>	<b>593,1</b>	<b>701,7</b>	<b>819,4</b>

## 8. Concluzii

Cele 3 opțiuni (pesimiste, realiste și optimiste) ale prognozei sustenabilității financiare a CFM pentru perioada 2018-2031, prezentate în acest Program, demonstrează diferitele posibilități ale întreprinderii de a rambursa împrumuturile BERD și BEI destinate implementării Proiectului de Restructurare a Căilor Ferate Moldovenești cu scopul îmbunătățirii infrastructurii feroviare și modernizării materialului rulant.

Toate opțiunile demonstrează că CFM va fi în măsură să asigure rambursarea împrumuturilor în perioada de prognoză. Cu toate acestea, opțiunile diferă de diferitele perioade de acumulare a mijloacelor proprii pentru dezvoltarea ulterioară a întreprinderii și, respectiv, reflectă un nivel diferit de competitivitate al CFM.

**Varianta 1** demonstrează că, creșterea ratei medii de venit pentru transportul mărfurilor cu 1% (în condiția menținerii nivelului ratei medii de venit din transportul de călători și altor venituri la nivelul anului 2018) va asigura o majorare a veniturilor totale din activitate de exploatare până în anul 2031 cu 43%.

Prognoza dată reflectă că, **CFM va fi capabilă să asigure rambursarea împrumuturilor pînă la anul 2031. Totodată, în decursul perioadei prognozate, întreprinderea nu va fi capabilă să asigure acumularea fondurilor proprii pentru dezvoltarea ulterioară.**

**Varianta 1 reflectă un scenariu pesimist de atingere a sustenabilității financiare în condițiile în care CFM nu poate oferi un nivel competitiv al ratelor de venit și al tarifelor pentru activitățile de bază.**

**În acest context, restructurarea întreprinderii prezintă o necesitate stringentă pentru creșterea competitivității principalelor tipuri de activitate ale CFM.**

**Varianta 2** reflectă situația în care îmbunătățirea competitivității întreprinderii va permite majorarea ratei medii de venit pentru transporturile de mărfuri cu 3%, pentru transporturile de călători cu 1% și a tarifului mediu pentru alte venituri – cu 1%, ceea ce va asigura, spre sfârșitul perioadei, o creștere a veniturilor totale din activitate de exploatare cu 80%. Această variantă arată că fluxul de numerar va deveni pozitiv în anul 2024, iar în anul 2031 va atinge volumul de 343,3 mil.lei.

Astfel, **Varianta 2 a pronosticului sustenabilității financiare demonstrează că, CFM va fi capabilă să asigure rambursarea împrumuturilor în decursul perioadei prognozate și, începând cu anul 2024, va începe acumularea de fonduri proprii pentru dezvoltarea întreprinderii.**

**La momentul actual, această variantă este cea mai reală, cu condiția realizării eficiente a procesului de restructurare a CFM. Îmbunătățirea competitivității va da posibilitatea întreprinderii reglarea nivelului a ratelor de venit și tarifelor pentru activitățile de bază, și asigurarea creșterii susținute a veniturilor.**

**Varianta 3** reflectă situația în care creșterea competitivității, ca urmare a restructurării întreprinderii, va permite creșterea ratelor medii anuale de venit din transporturile de mărfuri și a tarifului mediu pentru alte venituri cu 5%, iar din transporturile de călători – cu 1%, ceea ce va asigura spre sfârșitul perioadei majorarea veniturilor totale din activitatea de exploatare de 2,3 ori. Această variantă demonstrează că fluxul de numerar va deveni pozitiv în anul 2022, iar în anul 2031 va atinge volumul de 819,4 mil.lei.

**Varianta dată a pronosticului sustenabilității financiare demonstrează că, CFM va fi capabilă să asigure rambursarea împrumuturilor în perioada prognozată și, începând cu anul 2022, va începe acumularea mijloacelor proprii pentru dezvoltarea întreprinderii.**

**Varianta 3 a pronosticului sustenabilității financiare a întreprinderii este optimistă și promițătoare pentru perioada post-restructurare, când va fi asigurat un nivel de competitivitate a transporturilor feroviare, care va permite reglarea nivelului ratelor de venit și a tarifelor pentru activitățile de bază în conformitate cu influența diferitor factori de piață.**

În același timp, ținând cont de importanța sectorului transportului feroviar pentru economia țării, sprijinul din partea statului a procesului de restructurare a CFM sub formă de alocări ale mijloacelor financiare în cadrul programelor bugetare, ar putea permite să accelereze procesul de restructurare și asigurare a stabilității financiare a întreprinderii atât pe piața de transport internă, cât și externă.

## **Anexa 1. Organigrama Î.S. “Calea Ferată din Moldova”**