

# RATBV S.A.



Str. Hărmanului nr. 49, Braşov, 500250 România  
Nr. Reg. Com.: J08/45/1991; CIF: RO 1102556  
Tel.: 0368-800-600; Fax.: 0268-335-660  
Email: ratbv@ratbv.ro; web: www.ratbv.ro  
Nr. 5262 Din: 17.05.2017



Către

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BRAŞOV**

**- SERVICIUL BUGET -**

Prin prezenta vă înaintăm Expunerea de motive privind proiectul de hotărâre pentru aprobarea demarării negocierilor cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare în vederea contractării unui credit pentru investiții destinat achiziționării de autobuze noi de către societatea RATBV S.A. pentru transportul public local de călători.

Cu stimă,

DIRECTOR GENERAL

Ec. Gheorghe Gabriel ANTOHE



17-38938-PMB

17.05.2017

# RATBV S.A.



Str. Hărmanului nr. 49, Braşov, 500250 România  
Nr. Reg. Com.: J8/45/1991; CIF: RO 1102556  
Tel.: 0268-334-678; Fax.: 0268-335-660  
E-mail: ratbv@ratbv.ro; www.ratbv.ro  
Nr. 5262... Din: 17-05-2017

## **Expunere de motive privind proiectul de hotărâre pentru aprobarea demarării negocierilor cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare în vederea contractării unui credit pentru investiții destinat achiziționării de autobuze noi de către societatea RATBV S.A. pentru transportul public local de călători**

Expunerea de motive prezintă analiza următoarelor 3 aspecte :

- **Propunerea tehnică** (structura parcului auto = numărul și tipul vehiculelor)
- **Aspecte juridice**
- **Propunerea de finanțare**

### **A. PROPUNEREA TEHNICĂ**

Analiza efectuată pentru determinarea tipului și numărului de vehicule necesare a fi achiziționate în anul 2017 – structura parcului auto - se bazează pe trei criterii principale:

1. Capacitatea de transport necesară în circulație;
2. Accesibilitatea persoanelor cu dizabilități;
3. Vechimea parcului auto și gradul de uzură.

**1. Capacitatea de transport alocată în circulație** trebuie să corespundă *Programului de transport* contractat cu Municipiul Braşov. În același timp RATBV trebuie să fie capabilă să adapteze rapid capacitatea de transport la dinamica cererii de transport.

În prezent, numărul maxim de vehicule care pot fi puse în circulație la un moment dat (orele de vârf), din parcul existent, este de 134 mijloace de transport, din care:

- 22 autobuze articulate (18 m lungime)
- 77 autobuze medii (12 m lungime)
- 20 autobuze mici (9 m lungime)
- 10 troleibuze articulate (18 m lungime)
- 5 troleibuze medii (12 m lungime)

Analiza fluxurilor de călători și a gradului de încărcare al mijloacelor de transport a evidențiat deficiențe în deservirea cererii de transport actuale, probleme ce pot fi eliminate prin implementarea unei structuri corespunzătoare a parcului auto aflat în exploatare.

Pentru ameliorarea situației este recomandată înlocuirea unor autobuze medii cu unele articulate și/sau suplimentarea numărului de vehicule pe liniile respective. Aceste măsuri vor ajuta și la rezolvarea parțială a deficitului foarte mare de șoferi cu care ne confruntăm în prezent.

Numărul de autobuze mici trebuie suplimentat (3 vehicule) pentru reducerea aglomerației pe traseele care deservește centrul istoric al orașului și cu încă 6 vehicule pentru deservirea traseului sezonier ce urmează a fi înființat între Parcarea Poiana Mică și Poiana Brașov.

Astfel, parcul auto necesar deservirii planului de transport actual trebuie să cuprindă minim 179 vehicule, din care în mod uzual se folosesc cca. 80%, (restul fiind de obicei imobilizate din diferite motive tehnice și logistice), în următoarea structură :

- 35 autobuze articulate (18 m lungime)
- 90 autobuze medii (12 m lungime)
- 35 autobuze mici (9 m lungime)
- 13 troleibuze articulate (18 m lungime)
- 6 troleibuze medii (12 m lungime)

**2. Accesibilitatea persoanelor cu dizabilități** este asigurată în prezent la 165 de autobuze din total parc 235 vehicule, rezultând necesitatea înlocuirii urgente a 45 autobuze și 25 troleibuze, deci în total 70 vehicule, după cum urmează:

- 10 autobuze articulate
- 45 autobuze medii
- 21 troleibuze articulate
- 4 troleibuze medii

Având în vedere însă că, din cele 165 vehicule accesibilizate pentru persoanele cu dizabilități, un număr de 109 autobuze sunt dotate cu lifturi hidraulice pentru accesul cărucioarelor cu roțile, sisteme care prezintă multiple probleme în funcționare, se impune ca în viitorul apropiat să fie înlocuite și aceste vehicule cu mijloace de transport public cu podea joasă.

**3. Vechimea parcului auto și gradul de uzură al vehiculelor** (95,15% la data de 31.12.2016) creează în prezent următoarele **deficiențe**:

- din totalul de 235 de vehicule, 15 autobuze sunt imobilizate cu defecțiuni multiple și majore care nu justifică repunerea în circulație, fiind propuse pentru casare;
- din cele 220 de vehicule rămase în parc o medie de cca. 26 autobuze și 5 troleibuze sunt permanent în imobilizare pentru reparații de lungă durată;
- cu actualul parc auto circulant (cca. 189 vehicule) RATBV înregistrează zilnic în medie 16 defectări a vehiculelor aflate în circulație, aceste situații generând aproape o treime din totalul curselor nerealizate având în vedere că pentru remedierea problemelor este necesară retragerea vehiculelor la Garaj;
- costurile cu întreținerea și reparația vehiculelor sunt anormal de mari, fiind cunoscut faptul că după o perioadă de exploatare de 10 ani acestea ating dublul valorilor înregistrate în perioada normală de funcționare și continuă să crească exponențial odată cu acumularea vechimii.

În ceea ce privește vechimea și gradul de uzură al parcului auto, luând în considerare imobilizările și defecțiunile majore înregistrate până în prezent, se impune ca în perioada imediat următoare să fie înlocuite și scoase din funcțiune circa 43 autobuze medii, 14 autobuze articulate, 7 autobuze mici și 24 troleibuze, deci în total 88 vehicule. Până la finalul anului 2018 se preconizează că vor fi scoase din funcțiune încă 42 autobuze medii, 6 autobuze articulate, 8 autobuze mici, în total 56 vehicule.

În tabelul următor este prezentată analiza parcului auto în funcție de vechimea parcului auto, uzură, accesibilitate:

Nr. crt.	Tip vehicul	Marcă și tip	Nr. buc.	Vechime (ani)	Vehicule pt. casare in etapa I	Vehicule pt. casare in etapa II	Accesibilitate dizabilități
1.	Autobuze Articulate	MERCEDES 405 G	10	26 - 30	10	-	NU
2.	Autobuze Medii	MERCEDES Citaro	10	16 - 18	-	-	DA
3.	Autobuze Medii	MAN SL	9	15 - 16	9	-	NU
4.	Autobuze Medii	MERCEDES Conecto	15	13	15	-	NU
5.	Autobuze Medii	MAZ 103-062	11	13	5	6	1 buc.
6.	Autobuze Medii	MAZ 103-065	30	12	7	16	DA
7.	Autobuze Mici	BMC Probus	28	11	7	8	Lift
8.	Autobuze Medii	MAN A74	48	11	7	20	Lift
9.	Autobuze Articulate	MAN A75	25	11	4	6	Lift
10.	Autobuze Medii	BMC Procity	15	6	-	-	DA
<b>TOTAL</b>			<b>201</b>	<b>12,5</b>	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>165</b>
11.	Troleibuze Articulate	FBW EGS 2TT	10	34	10	-	NU
12.	Troleibuze Articulate	VOLVO B10M	9	34	9	-	NU
13.	Troleibuze Medii	RENAULT PS06A1	4	30 - 35	4	-	NU
14.	Troleibuz Articulat	MAN GL152M18	1	29	1	-	NU
<b>TOTAL</b>			<b>24</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Notă: Vehiculele care, din cauza uzurii avansate, vor fi supuse casării în perioada următoare includ și cele 70 de autobuze și troleibuze ce trebuie obligatoriu înlocuite pentru satisfacerea cerințelor privind accesul persoanelor cu dizabilități.

În consecință, rezultă următoarea situație :

#### Tabel centralizator al analizei de fundamentare a achiziției de vehicule:

Tip vehicul	Parc minim necesar pt. planul de transport	Parc actual	Parc de înlocuit (uzură + dizabilități)	Parc rămas vechi	Parc achiziție nouă	Parc total rezultat
<i>0</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4 (3-2)</i>	<i>5</i>	<i>6 (4+5)</i>
Autobuze articulate	35	35	20	15	35	50
Autobuze medii	90	138	85	53	45	98
Autobuze mici	35	28	15	13	25	38
Troleibuze articulate	13	20	20	0	0	0
Troleibuze medii	6	4	4	0	0	0
<b>TOTAL parc</b>	<b>179</b>	<b>225</b>	<b>144</b>	<b>81</b>	<b>105</b>	<b>186</b>

Diferența între cele 179 de autobuze necesare conform planului de transport actual și cele 186 de autobuze preconizate a rămâne în parcul auto al societății este necesară pentru a acoperi situațiile deosebite cu creșteri ocazionale și a oferi o marjă pentru adaptarea la dinamica cererii de transport, coroborată cu faptul că evoluția situației vânzărilor sau casărilor de autobuze necorespunzătoare nu poate fi exact previzionată.

Având în vedere costurile de operare considerabil mai mari înregistrate de transportul cu troleibuze (peste dublul celui efectuat cu autobuze) și prețul mare de achiziție al troleibuzelor noi (aproape dublu), pe termen scurt și mediu nu se prevede dezvoltarea rețelei de transport cu troleibuze, fiind în schimb necesară eliminarea pierderilor înregistrate în exploatarea acestui sistem de transport.

În această ipoteză, parcul auto total rezultat (coloana 6) prevede ca necesarul de troleibuze să fie asigurat cu autobuze articulate și medii până la momentul valorificării oportunității de achiziție a autobuzelor electrice cu finanțare nerambursabilă (prin Programul Operațional Regional, Axa prioritară 4, Obiectivul specific 4.1 „Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă”) sau alte măsuri similare.

În plus la eliminarea pierderilor cauzate de operarea transportului cu troleibuze, **refacerea parcului auto prin achizițiile propuse, va produce economii însemnate** pentru activitatea de transport public urban datorate reducerii consumului de combustibil și a costurilor de întreținere și reparație a mijloacelor de transport public.

Din punct de vedere al reducerii consumului de combustibil, ponderea de peste 56% a parcului auto nou achiziționat va produce o economie de cca. 10% din cheltuielile cu combustibilul. Economia rezultată din diminuarea costurilor cu întreținerea și reparațiile mijloacelor de transport public este estimată la minim 30% din cheltuiala realizată în prezent. Toate acestea vor contribui în mod semnificativ la **reducerea costului de transport și astfel la reducerea compensației.**

#### **Au fost luate în considerare următoarele ipoteze de calcul:**

- Valoarea totală a achiziției: **25,35 milioane euro**, echivalent a **116.610.000 lei** la cursul de 4,60 lei/euro, determinată pe baza următoarelor estimări (incluzând echipamente electronice suplimentare) :
  - Prețul unui autobuz mic: 180.000 euro;
  - Prețul unui autobuz mediu: 230.000 euro;
  - Prețul unui autobuz articulat: 300.000 euro;
  - Prețul unui troleibuz mediu: 400.000 euro – nu se propune achiziționarea
  - Prețul unui troleibuz articulat: 500.000 euro – nu se propune achiziționarea.

Având în vedere cele de mai sus, **se propune achiziționarea următoarelor tipuri de mijloace de transport în comun :**

- |                                 |                        |
|---------------------------------|------------------------|
| ➤ 25 autobuze mici              | 4.500.000 euro         |
| ➤ 45 autobuze medii             | 10.350.000 euro        |
| ➤ <u>35 autobuze articulate</u> | <u>10.500.000 euro</u> |
| <b>Total 105 autobuze</b>       | <b>25.350.000 euro</b> |

## **B. ASPECTE JURIDICE**

În ceea ce privește procedura de selectare a finanțatorului, **Legea nr. 99/2016 a achizițiilor sectoriale prevede următoarele :**

1. În ceea ce privește **procedura organizată pentru contractarea unui credit**, Legea nr.99/2016 încadrează la excepții acest tip de contract de servicii, fără a face vreo referire cu privire la organismul care acordă împrumutul. Astfel, deducem că, indiferent dacă este vorba despre o bancă internațională sau de o bancă comercială din țară și indiferent de tipul împrumutului, este aplicabil următorul articol din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale:

*„Excepții specifice pentru contractele sectoriale de servicii*

*ART. 37 (1) Prezenta lege nu este aplicabilă pentru atribuirea contractelor sectoriale de servicii care au ca obiect: (...) f) împrumuturi, indiferent dacă sunt sau nu în legătură cu emisiunea, vânzarea, cumpărarea sau transferul valorilor mobiliare sau al altor instrumente financiare;”*

**2. Referitor la procedura organizată pentru procurarea mijloacelor de transport finanțate de o organizație/instituție financiară internațională**, legea prevede două situații:

- situația în care există finanțare integrală din partea organizației sau instituției respective, caz în care procedura se poate desfășura după regulile instituției respective, fără a se aplica legislația națională. (art.36 alin.(4) L.99/2016).
- situația în care contractul este cofinanțat în cea mai mare parte de o organizație internațională sau de o instituție financiară internațională, caz în care părțile convin asupra procedurilor de atribuire aplicabile (se pot aplica regulile impuse de organizația internațională sau procedurile prevăzute de legea națională). (art.36 alin.(5) L.99/2016)

**3. Cât despre procedura organizată pentru procurarea mijloacelor de transport finanțate de o bancă comercială din țară**, legea nu prevede nicio excepție în acest caz, astfel că procedura trebuie să se desfășoare conform prevederilor Legii nr.99/2016.

Mai jos este art. aplicabil din Legea nr.99/2016:

*„Excepții aplicabile contractelor sectoriale atribuite și concursurilor de soluții organizate conform unor norme internaționale*

*ART. 36 (1) Prezenta lege nu este aplicabilă contractelor sectoriale și concursurilor de soluții pe care entitatea contractantă este obligată să le atribuie sau să le organizeze conform unor proceduri de atribuire diferite de cele prevăzute în prezenta lege, stabilite în unul dintre următoarele moduri:...*

*b) de către o organizație internațională...*

*(4) Prezenta lege nu este aplicabilă contractelor sectoriale..care sunt atribuite sau organizate de entitatea contractantă în conformitate cu regulile în materie de achiziții stabilite de o organizație internațională sau de o instituție financiară internațională, în cazul în care contractele sectoriale sau concursurile de soluții în cauză sunt finanțate integral de organizația sau instituția respectivă.*

*(5) În cazul contractelor sectoriale...cofinanțate în cea mai mare parte de o organizație internațională sau de o instituție financiară internațională, părțile convin asupra procedurilor de atribuire aplicabile.”*

Excepțiile menționate mai sus se regăsesc și în Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice.

## **C. PROPUNEREA DE FINANTARE**

Pentru a ne forma o idee despre posibilitățile de finanțare , am solicitat unui număr de 19 bănci comerciale cu reprezentanțe în Municipiul Brașov, reprezentanței Mercedes în România, precum și la Banca Europeană de Investiții (B.E.I.), prezentarea de **oferte indicative (neangajante) de finanțare** în cel puțin una dintre cele trei variante posibile :

- leasing financiar
- leasing operațional
- credit pentru investiții

Concomitent, am reluat discuțiile cu reprezentanții în România ai Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (B.E.R.D.), care s-au arătat disponibili de a relua colaborarea avută în anii precedenți.

Din **ofertele indicative primite** de la un număr de **7 entități financiare** s-au desprins următoarele concluzii :

### **1. Leasing operațional**

- durata contractului : 5 ani ( 60 rate lunare)
- preț mijloace de transport : 114.445.000 lei + TVA 19% = 136.189.550 lei

- avans : între 0% - 16,5% (0 - 22.471.276 lei)
- comision administrare : între 0 - 1% (0 - 1.361.896) lei

Ratele lunare de leasing operațional sunt plătibile imediat după punerea la dispoziție a mijloacelor de transport :

- între 1.617.994 - 2.005.674 lei/lună

Ratele lunare includ pe lângă chirie : asigurări, managementul flotei, întreținere și reparații, managementul anvelopelor.

## **2. Leasing financiar**

- durata contractului : 5 ani ( 60 rate lunare)
- preț achiziție : 114.445.000 lei + TVA 19% = 136.189.550 lei
- avans : între 5 - 15 % (6.809.478 - 20.428.433 lei)
- dobânda : între 3,32 - 6,50 %/an
- comision de analiza sau de administrare : între 0,35 – 2,00% (476.663 - 2.723.791 lei)
- comision de gestiune lunar : între 0,00 - 0,05% (0 - 4.085.687 lei per total contract)
- valoare reziduală : 0 - 1%

Ratele lunare de leasing financiar :

- între 1.777.119 - 1.951.145 lei/luna

Alte cerințe :

- Bilete la ordin fără protest cu garant Consiliul Local al Municipiului Brașov
- Acord de garantare cu venituri proprii ale Municipiului Brașov
- Ipotecă mobilă asupra veniturilor proprii ale Municipiului Brașov
- Pentru toți ofertanții asigurările RCA și Casco se facturează separat.

**Pentru ambele tipuri de finanțare principalul dezavantaj este valoarea mare a avansului solicitat și a dobânzii percepute, ceea ce face neatractive aceste moduri de finanțare.**

## **3. Credit pentru investiții**

Principalele elemente ale ofertelor indicative :

- dobânda : de la 1,8 % pe an până la 5,59 % pe an
- perioada de grație : de la 3 luni până la 30 de luni
- durata contractului : de la 5-6ani (toate băncile comerciale) la maximum 10 ani (BERD), cu condiția prelungirii contractului de servicii pe o durată de la 6 la 10 ani;
- comision de acordare : de la 0,30% la 1% din valoarea creditului;
- comision de facilitate : 0,10 % din valoarea creditului;

Din analiza ofertelor indicative primite au rezultat următoarele :

- Oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere al dobânzii aparține unei bănci comerciale și are o dobândă totală estimată de 5.579 mii lei pe o durată a contractului de 6 ani, cu o rată trimestrială (capital + dobândă) de aproximativ 5.850 mii lei în prima perioadă a rambursării, ajungând la finalul rambursării la o rată trimestrială de 5.385 mii lei
- Dobânda solicitată de BERD pentru o perioadă a contractului de 10 ani este de 11.201 mii lei, cu o rată trimestrială (capital + dobândă) de aproximativ 4.850 mii lei în prima perioadă a rambursării, ajungând la finalul rambursării la o rată trimestrială de 4.115 mii lei.

Pornind de la aceste premise, **continuăm analiza prin prezentarea avantajelor și dezavantajelor contractării creditului fie de la o bancă comercială fie de la B.E.R.D. sau B.E.I.**

### **1. Credit de la banca comercială**

**Avantaje :** dobândă redusă - 1,8 % pe an;

**Dezavantaje :**

- durata mica a contractului de credit (6 ani), ceea ce presupune un efort financiar de rambursare mare.
- Garanții suplimentare solicitate acționarului majoritar –garantarea cu veniturile proprii ale Municipiului;
- Licitatia pentru achiziția mijloacelor de transport va fi organizată pe baza legislației naționale privind achizițiile publice, **existând riscul real de apariție a contestațiilor cu impact în întârzierea achiziției**

### **2. Credit BEI**

Deși BEI a fost contactata din data de 28.03.2017, pana in prezent au expus doar posibilitatea de a finanța maxim 50% din investiție, după care nu au mai confirmat in mod ferm ca sunt dispuși sa acorde un împrumut sindicalizat împreuna cu Bancpost S.A. si nici nu au răspuns la întrebarea daca condiționează creditul de anumite garanții din partea municipalității.

### **3. Credit BERD**

**Avantaje :**

- dacă se ajunge la un acord de contractare a creditului pe o perioadă de 8-10 ani, efortul financiar de rambursare va fi mai diminuat;
- documentația de atribuire si licitația pentru achiziția mijloacelor de transport va fi organizată după regulile BERD, prin intermediul unui consultant extern, plătit de BERD, fiind puțin probabilă apariția unor eventuale contestații;
- nu vor exista garanții suplimentare din partea Municipiului, cu excepția unui acord de sprijin municipal, asemănător cu cel aprobat și la achiziția anterioară din credit BERD.

**Dezavantaje :**

- Costuri mari cu consultanța juridică anterioară semnării contractului de credit (aprox. 15.000 Euro);
- Obligativitatea constituirii unui cont de rezervă privind serviciul datoriei la nivelul echivalent al unei rate trimestriale (aprox. 4.850 mii lei), rezultând imobilizarea unei sume mari de bani ;
- Obligativitatea îndeplinirii unor indicatori financiari, care vor fi auditați an de an de experți agreați de BERD;
- Restricții în ceea ce privește efectuarea de alte investiții ;

În urma corespondenței purtate cu reprezentanții B.E.R.D. **am primit următoarele răspunsuri** la principalele dezavantaje evidențiate de noi mai sus :

- o Contul de rezerva este un cont din care se va plăti și serviciul datoriei, după care trebuie sa îl realimentați pentru următoarea dată de plată; ca atare, banii nu vor rămâne imobilizați pe toată perioada împrumutului;
- o Costurile cu juriștii nu ar trebui menționate ca un dezavantaj (în comparație cu alte bănci), deoarece BERD nu are alte costuri (precum costuri de administrare); de asemenea, nu pot garanta că aceste costuri vor fi în cuantum de 15,000 euro (ne străduim să le menținem la un nivel cât mai scăzut, dar analiza legală trebuie reluată având în vedere că situația din 2015 s-a schimbat);



- Îndeplinirea unor indicatori financiari, ca și condiție BERD, nu ar trebui să fie un dezavantaj pentru municipalitate; dimpotrivă, este o garanție a eficienței companiei (ceea ce poate sprijini municipalitatea în discuțiile cu Consiliul Concurenței);
- Efectuarea de alte investiții este permisă de către BERD, dar cu respectarea indicatorilor financiari.

În plus, trebuie avută în vedere și colaborarea avută anterior cu BERD, care a mai finanțat proiecte ale municipalității (exemplu : creditul de 30.000.000 Euro contractat în anul 2006 de RAT Brașov și Primăria Municipiului Brașov), precum și alte facilități acordate :

- Banca poate facilita asistența tehnică nerambursabilă și pentru alte nevoi identificate de municipiu în legătură cu proiectul de investiții (ex. schimb de experiență cu alți operatori de transport din Europa, suport în pregătirea unui plan de investiții pe termen mai lung, suport în operaționalizarea transportului metropolitan, etc.); scopul este acela de a asigura sustenabilitatea investițiilor realizate din fonduri publice;

- Banca este un partener pe termen lung, contribuind la implementarea cu succes a proiectelor, pe lângă condițiile de finanțare avantajoase.

## CONCLUZII

Din punctul de vedere al conducerii RATBV S.A. modalitatea de finanțare cea mai avantajoasă este **creditul pentru investiții**.

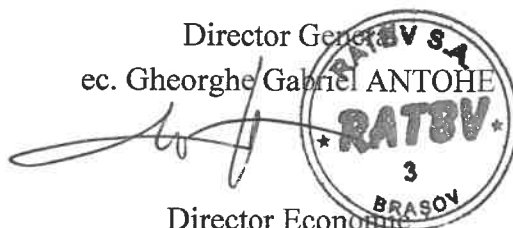
În condițiile în care criteriul principal este minimalizarea efortului financiar al rambursării, ceea ce presupune ca durata contractului să fie cât mai mare, **cea mai avantajoasă ofertă este cea a B.E.R.D.**

În mod deosebit, propunem ca acordul de finanțare cu B.E.R.D. să cuprindă o prevedere clară referitoare la obligația asumată de BERD potrivit căreia va acorda asistența tehnică gratuită societății RATBV S.A. pentru (minim) 7 domenii:

- 1) analiza și identificarea costului pe km. real pentru desfășurarea unei activități rentabile
- 2) studiu de trafic și propuneri de îmbunătățire
- 3) revizuirea CSP, inclusiv - dar nu numai - pe baza rezultatelor de la primele puncte
- 4) accesarea de fonduri nerambursabile (dacă este cazul)
- 5) dezvoltarea transportului metropolitan/regional
- 6) necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru reabilitarea bazei materiale
- 7) planul de acțiune socială și de mediu.

**În conformitate cu cele prezentate, vă rugăm să aprobați demararea negocierilor în vederea contractării unui credit de la B.E.R.D., în condițiile precizate, în sumă de maxim 116.610.000 lei (echivalentul a 25.350.000 euro la cursul de 4,60 lei/euro).**

Director General  
ec. Gheorghe Gabriel ANTOHE



Director Economic  
ec. Ovidiu BUCUREI

Coordonator Direcție Tehnică  
ing. Vasile CIUREA

Coordonator Direcție Exploatare  
ing. Tomi CHIRIAC