



DOCUMENTUL DE REFERINTA AL RETELEI CFR - 2024

ANEXA 12.a **STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERUVIARE**
(PREZENTARE SINTETICĂ)

Valabilitate: 10.12.2023 – 14.12.2024

Versiune: 13.0.0

Actualizare: 21.11.2022



COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA



Cuprins

1. Context legal.....	3
2. Situația actuală	3
3. Obiective strategice.....	7
4. Direcții de acțiune prioritare și rezultate așteptate	9
5. Necesități de finanțare.....	12
6. Măsuri necesare pentru asigurarea fezabilității strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare..	13
7. Pașii următori	14

1. CONTEXT LEGAL

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a fost elaborată în conformitate cu cerințele Legii nr. 202/2016¹, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE². Art. 8 alin. (1) al acestei legi prevede următoarele:

„(1) Statul român, prin Ministerul Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terțe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.”

Prin prisma cerințelor menționate anterior, scopul principal al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare constă în fundamentarea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare în următorii cinci ani, pe baza unei viziuni strategice pe termen mediu și lung, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene. Din această perspectivă, trebuie menționat că strategia acoperă toate domeniile relevante ale dezvoltării infrastructurii feroviare, respectiv: mentenanța (întreținere și reparații), operarea, reînnoirea și modernizarea. Caracterul comprehensiv al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare oferă garanția utilizării eficiente a fondurilor publice fundamentate drept necesare, în scopul creșterii eficienței economice a sistemului național de transport prin reabilitarea transportului feroviar, cu consecințe privind susținerea creșterii competitivității economiei naționale.

În conformitate cu prevederile alineatelor (2), (3) și (4) ale art. 8 din Legea nr. 202/2016, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare trebuie să constituie un document de referință al contractului de activitate al companiei³, în principal în sensul că:

- contractul stabilește obligațiile reciproce ale părților cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;
- contractul prevede planul multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, determinat pe baza necesităților de finanțare fundamentate în cadrul strategiei.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este corelată cu Master Planul General de Transport al României (MPGT)⁴, în sensul că include proiectele prioritare privind modernizarea infrastructurii aferente rețelei TEN-T și coridoarelor feroviare europene, care fac obiectul parteneriatului cu Comisia Europeană. Mai mult decât atât, necesitățile financiare pentru perioada 2021-2025, identificate în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, sunt corelate cu proiecțiile financiare ale MPGT aferente acestei perioade.

2. SITUAȚIA ACTUALĂ

Strategia se bazează pe o analiză comprehensivă a situației actuale a transportului feroviar, ca efect al evoluției în ultimii 30 de ani. Analizele evidențiază competitivitatea foarte limitată a transportului feroviar în raport cu

¹ Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial nr. 900 din 9 noiembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare

² Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012

³ Contract care se încheie între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii, pe o perioadă de cel puțin 5 ani, conform prevederilor art. 30 din Legea nr. 202/2016

⁴ Aprobat prin HG nr. 666/2016

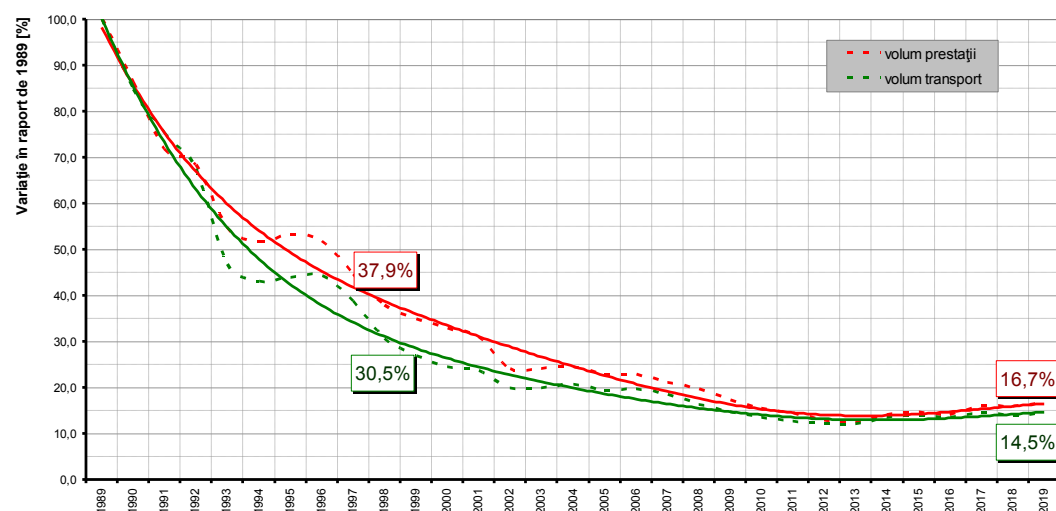
alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier. Aceasta conduce la o structură profund dezechilibrată a sistemului național de transport, care se reflectă în cotele de piață ale modurilor de transport (cotele modale). Astfel, cota modală a transportului feroviar pe piața transporturilor terestre este de:

- 4,2% în domeniul transporturilor de persoane pe relații interurbane (această cotă modală ia în considerație inclusiv transportul individual cu mijloace motorizate), respectiv de 21,1% în domeniul transporturilor publice de persoane pe relații interurbane;
- 21,9% în domeniul transporturilor comerciale de marfă pe relații interurbane.

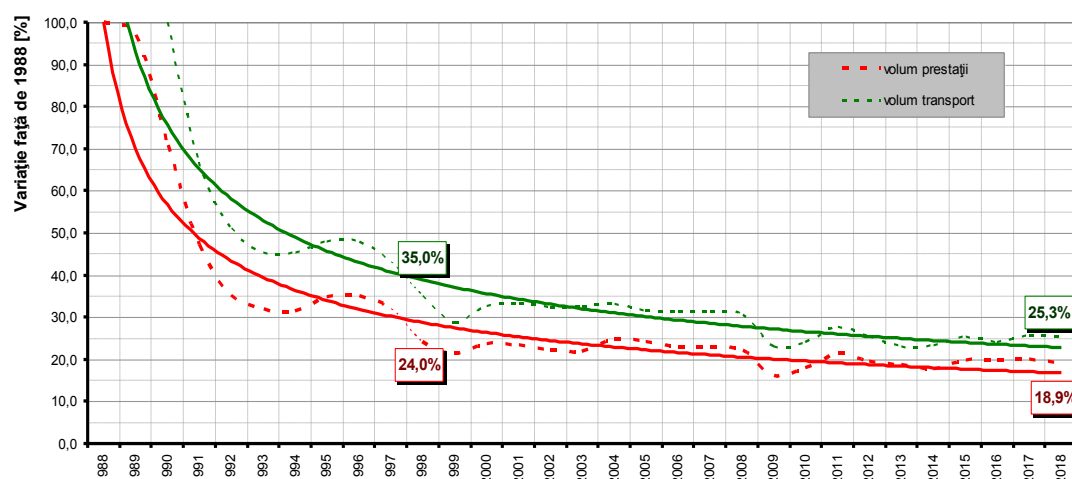
Acest dezechilibru modal al sistemului național de transport se reflectă în primul rând în suprasolicitarea excesivă a rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport a atins deja niveluri critice pe majoritatea relațiilor de transport importante (cu consecințe privind creșterea frecvenței blocajelor rutiere, limitarea vitezelor de deplasare și creșterea exponențială a numărului de accidente cu urmări grave).

Analiza evoluției în timp a transportului feroviar de călători și marfă relevă un declin major în ultimii 30 de ani, atât în ceea ce privește volumul de transport (măsurat în număr călători transportați, respectiv în tone transportate) cât și în ceea ce privește volumul de prestații (măsurat în călători-km, respectiv în tone-km). Pentru ambii indicatori s-au înregistrat contracții foarte mari, de peste 80%, atât în traficul de călători cât și în traficul de marfă.

a) Trafic călători



b) Trafic marfă



Analizele efectuate indică două categorii de cauze ale acestei situații, respectiv:

- Distorsionarea semnificativă a mediului competițional, mai ales între modurile de transport terestru,

care creează un dezavantaj competitiv transportului feroviar în raport cu cel rutier. În principal este vorba despre externalizarea asimetrică și extinsă a costurilor aferente transporturilor (ex: costurile de utilizare a infrastructurilor de transport, costurile privind siguranța transporturilor) și a costurilor generate de transporturi (ex: costurile privind efectele asupra mediului, costurile privind efectele accidentelor). Aceasta permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mult mai atractive decât prețurile operatorilor feroviari, deși costurile unitare totale (inclusiv costurile externe) sunt semnificativ mai mari în cazul transportului rutier.

- Nivelul redus de performanță și calitate al serviciilor de transport feroviar, cauzat în măsură semnificativă de nivelul redus de performanță al infrastructurii feroviare și, implicit, al serviciilor și facilităților oferite de administratorul infrastructurii feroviare.

În ceea ce privește infrastructura, analizele evidențiază că finanțarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților. Situația fondurilor publice alocate în ultimii 5 ani pentru întreținerea, repararea, reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare este prezentată în tabelul următor.

Anul	Fonduri publice [mii lei]			
	Intretinere	Reparatii	Reinnoire(RK)	Investitii *
2014	693 045	4 329	13 973	1 505 330
2015	756 237	65 599	18 990	1 388 208
2016	1 022 222	92 974	48 474	1 243 268
2017	888 392	35 109	37 937	2 224 984
2018	893 686	17 219	36 342	1 146 595
Total	4 253 581	215 230	155 717	7 508 385
Medie anuala	850 716	43 046	31 143	1 501 677
Necesar anual	1 408 553	230 000	1 401 665	
Acoperire necesar	60,40%	18,72%	2,22%	

Trebuie precizat că aceste alocări au fost foarte reduse în raport cu necesitățile de finanțare pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare. Astfel:

- în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar **60,4%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește repararea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **20%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **2,5%** din necesitățile de finanțare.

Consecința directă a finanțării necorespunzătoare a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienților către transportul rutier.

Efectul mai puțin vizibil, dar mai periculos, al subfinanțării infrastructurii feroviare, coroborat cu distorsionarea mediului competițional de pe piața transporturilor, constă în faptul că se întreține o vulnerabilitate a economiei naționale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai mari. Calculele efectuate pe baza rezultatelor unui studiu internațional⁵ arată că transferul către calea ferată a fiecărei cuante de 10% din traficul rutier derulat în România ar genera, la nivel național, economii anuale de peste 2 miliarde euro. Având în vedere că infrastructura feroviară are o capacitate

⁵ External Costs of Transport in Europe, studiu realizat în anul 2011 de către CE Delft, INTRAS și Franhofer ISI

de transport care ar putea permite preluarea a cel puțin 30% din traficul rutier actual, rezultă că **subfinanțarea infrastructurii feroviare generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de peste 6 miliarde de euro.**

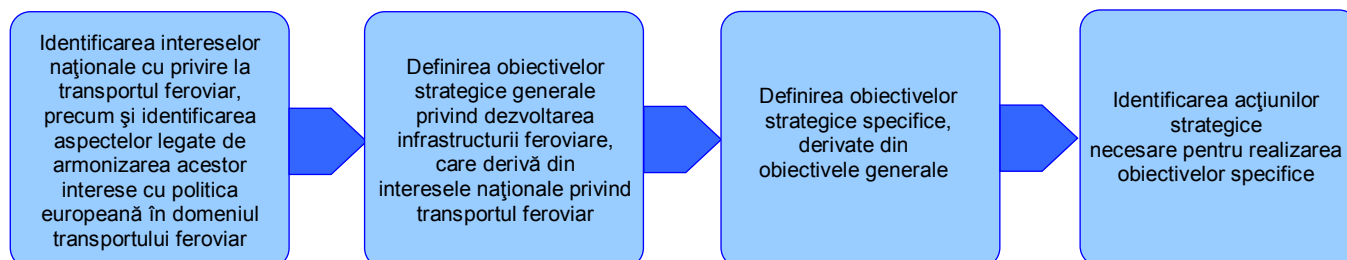
În plus, promovarea artificială și excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menținerea unui nivel ridicat de dependență față de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranței energetice. În România, nivelul de dependență față de petrol în sectorul transporturilor este mai mare de 97% (anul 2011)⁶, depășind chiar media europeană.

Nu în ultimul rând, limitarea competitivității transportului feroviar prin finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare generează suprasolicitarea rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relații de transport.

⁶ Calcule efectuate pe baza datelor INS (Anuarul statistic 2012, Indicatori de Dezvoltare Durabilă în România (IDDR))

3. OBIECTIVE STRATEGICE

Logica strategiei privind dezvoltarea infrastructurii feroviare române este o logică de tip iterativ, cu dezvoltare arborescentă, care include următoarele etape:



Coroborarea rezultatelor unor studii și analize privind piața internă și internațională a transporturilor, privind efectele macroeconomice ale transporturilor, privind funcționarea sistemului feroviar român și privind situația actuală a transportului feroviar a condus la identificarea următoarelor concluzii relevante în ceea ce privește fundamentarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare:

1. Echilibrarea modală a sistemului național de transport, prin promovarea prioritara a transportului feroviar, reprezintă o problemă de interes național, în principal deoarece:
 - conduce la reducerea masivă a costurilor suportate de economia națională în ceea ce privește transporturile, cu consecințe privind consolidarea competitivității economiei naționale;
 - conduce la desconggestionarea rețelei rutiere, care este deja suprasolicitată, și creează premisele pentru reducerea deficitului de capacitate al acesteia în raport cu cererile de transport, cu consecințe privind satisfacerea mai eficientă a nevoilor de deplasare a persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României, atât în trafic intern cât și internațional;
 - asigură susținerea creșterii mobilității persoanelor și mărfurilor, mai ales în în trafic intern, cu consecințe privind susținerea creșterii durabile a economiei naționale și consolidarea dezvoltării echilibrate a acesteia;
 - reprezintă o abordare armonizată cu politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor.
2. Integrarea sistemului feroviar român în spațiul european unic al transporturilor și, în particular, în spațiul feroviar unic european, reprezintă atât o problemă de interes național, cât și o abordare menită să asigure armonizarea intereselor naționale cu politica europeană în domeniul transportului feroviar.

Analizele au evidențiat că redresarea transportului feroviar, cu consecințe privind echilibrarea și eficientizarea sistemului național de transport, este posibilă doar cu condiția creșterii semnificative a competitivității acestuia, astfel încât sistemul feroviar român să poată deveni un jucător semnificativ pe piața transporturilor terestre, capabil să recâștige clientela pierdută și să atragă noi clienți.

De asemenea, analiza situației actuale a transportului feroviar a evidențiat existența unui mare potențial de creștere a transportului feroviar pe piața internă a transporturilor. În cazul transportului de pasageri, spațiul teoretic de creștere vizează atât transportul public interurban, efectuat în prezent cu autobuze și autocare, precum și de posibilitatea atragerii unor călătorii care se efectuează în prezent cu mijloace de transport individuale. În cazul transporturilor de mărfuri, cel mai semnificativ spațiu teoretic de creștere este dat de piața expedițiilor de mici dimensiuni care se transportă în prezent aproape exclusiv cu mijloace rutiere. Calea ferată poate redeveni un jucător semnificativ pe această piață, cu condiția reabilitării transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate.

Analiza situației actuale a transportului feroviar a reliefat că infrastructura feroviară a jucat un rol important în limitarea competitivității transportului feroviar. Reciproca este însă adevărată, în sensul că infrastructura feroviară are un rol determinant în reabilitarea transportului feroviar.

Analizele prezentate au evidențiat de asemenea că piața internă a transporturilor trebuie să reprezinte ținta principală a reabilitării transportului feroviar, deoarece peste 90% din volumul total de servicii de transport feroviar vizează transportul intern. Mai mult decât atât, succesul reabilitării transportului feroviar pe piața internă este de natură să consolideze inclusiv fluxurile de transport internaționale, implicit este de natură să contribuie la succesul politicii Uniunii Europene de realizare a spațiului feroviar unic european. Ca urmare,

obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt:

A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă

B: Integrarea în spațiul feroviar unic european

Aceste obiective generale reprezintă pilonii strategici ai sectorului de transport feroviar. Cele două obiective strategice sunt complementare, fără a fi disjuncte. Creșterea competitivității transportului feroviar reprezintă o precondiție pentru integrarea în spațiul feroviar european, care este proiectat strategic la un nivel ridicat de competitivitate. Pe de altă parte, integrarea în spațiul feroviar unic european implică inclusiv măsuri de natură să consolideze competitivitatea transportului feroviar pe piața internă.

Obiectivelor strategice generale le sunt asociate obiective strategice specifice, a căror realizare condiționează atingerea obiectivelor generale asumate.

OBIECTIV GENERAL

OBIECTIV SPECIFIC

A		Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor	
A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	
A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	
A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	
A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri	
A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă	
B		Integrarea în spațiul feroviar unic european
B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale	
B.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T	
B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză	

4. DIRECȚII DE ACȚIUNE PRIORITARE ȘI REZULTATE AȘTEPTATE

Urmând logica de dezvoltare menționată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate acțiunile strategice necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. Ca urmare, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este structurată în obiective generale, obiective specifice și acțiuni strategice aferente obiectivelor specifice, conform tabloului sinoptic de mai jos.

OBIECTIVE GENERALE	OBIECTIVE SPECIFICE	ACȚIUNI STRATEGICE
A	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă	
A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
	A.1.1	Reînnoirea infrastructurii feroviare
	A.1.2	Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură
	A.1.3	Întreținerea curentă a infrastructurii feroviare
	A.1.4	Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor	
	A.2.1	Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor
	A.2.2	Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor
	A.2.3	Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic
	A.2.4	Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare
	A.2.5	Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare
A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	
	A.3.1	Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
	A.3.2	Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
	A.3.3	Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
	A.3.4	Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
	A.3.5	Optimizarea gradului de divizare a rețelei feroviare și a distribuției punctelor de secționare
	A.3.6	Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanței infrastructurii feroviare
A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	
	A.4.1	Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară
	A.4.2	Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată
A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	
	A.5.1	Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare
	A.5.2	Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice
A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
	A.6.1	Construirea unor linii noi
	A.6.2	Interconectarea cu alte moduri de transport
A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri	
	A.7.1	Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor
	A.7.2	Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al pasagerilor
	A.7.3	Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității
	A.7.4	Creșterea accesibilității transportului feroviar de pasageri
	A.7.5	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de pasageri
A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă	
	A.8.1	Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat
	A.8.2	Promovarea transportului de semi-trailere și a transportului RO-LA
	A.8.3	Promovarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate
	A.8.4	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de marfă
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european	
B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale	
	B.1.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre
	B.1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient / East-Med
B.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T	
	B.2.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale
	B.2.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Extinse
B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză	
	B.3.1	Axa de mare viteză Est - Vest

OBIECTIVE GENERALE

OBIECTIVE SPECIFICE

ACȚIUNI STRATEGICE

B.3.2 Axa de mare viteză Nord - Sud

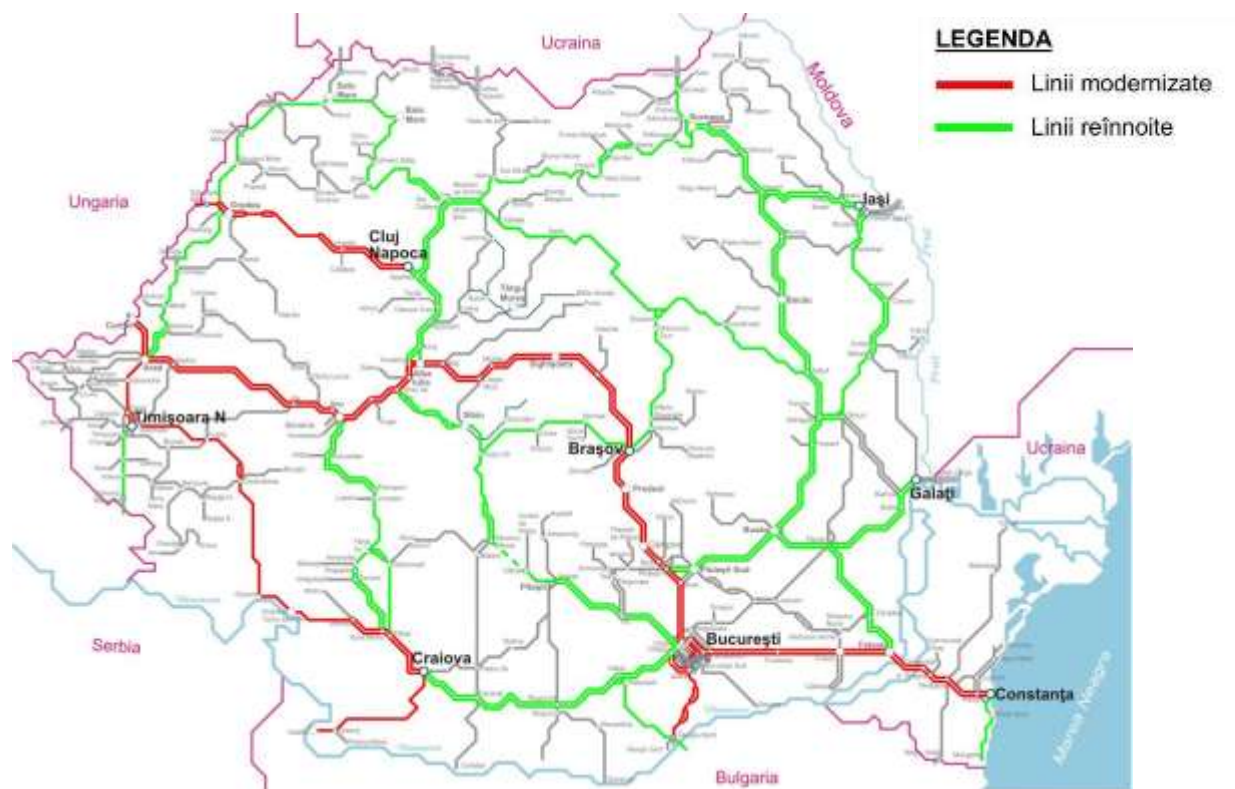
Principala prioritate strategică (a se vedea paragraful 9.1.1 din strategie) constă în implementarea unui program de recuperare a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare, care vizează readucerea infrastructurii la parametrii de performanță proiectați inițial. Acest program este eșalonat pe 15 ani și este prezentat sintetic în tabelul următor.

Anul	Lungime refacție [km]	Costuri estimate reînnoire					
		Reînnoire linii curente și directe (refacție)		Reînnoire elemente critice de infrastructură		TOTAL	
		mil.euro	mil.lei	mil.euro	mil.lei	mil.euro	mil.lei
i	70	40,9	188,3	33,0	151,8	73,9	340,1
ii	150	87,7	403,6	45,0	207,0	132,7	610,6
iii	250	146,2	672,6	60,0	276,0	206,2	948,6
iv	375	219,3	1 008,9	75,0	345,0	294,3	1 353,9
v	550	321,7	1 479,8	90,0	414,0	411,7	1 893,8
vi	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
vii	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
viii	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
ix	650	380,2	1 748,8	100,0	460,0	480,2	2 208,8
x	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xi	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xii	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xiii	750	438,7	2 017,9	100,0	460,0	538,7	2 477,9
xiv	750	438,7	2 017,9	100,0	460,0	538,7	2 477,9
xv	800	467,9	2 152,4	100,0	460,0	567,9	2 612,4
TOTAL	8 245	4 822,4	22 182,9	1 303,0	5 993,8	6 125,4	28 176,7
MEDIE	549,7	321,5	1 478,9	86,9	399,6	408,4	1 878,4

Coroborat cu programul de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T, acest program vizează - pe un orizont de 10 ani - reabilitarea integrală a tuturor magistralelor feroviare, precum și a principalelor legături intermagistrale (conform figurii de mai jos).

Ca urmare a implementării acestui program *este de așteptat o creștere medie cu cel puțin 24% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare*. De asemenea, este de așteptat că vitezele comerciale efective ale trenurilor pe magistralele feroviare vor crește cel puțin cu aceeași rată procentuală.

De asemenea, strategia evidențiază necesitatea implementării prioritare a unui program de recuperare accelerată a restanțelor privind reparațiile, în scopul eliminării restricțiilor de viteză existente (a se vedea anexa 5 a strategiei), precum și necesitatea întreținerii curente în regim permanent și continuu, pentru a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară (a se vedea anexa 6 a strategiei).



Complementar acestei abordări, strategia recomandă modernizarea managementului traficului feroviar, ceea ce ar genera, suplimentar, un spațiu de creștere a vitezelor comerciale de peste 20% față de situația actuală (a se vedea paragraful 9.1.2 din strategie și anexele aferente).

5. NECESITĂȚI DE FINANȚARE

Necesitățile de finanțare a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, pe categorii de cheltuieli, fundamentate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare române, sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

Categorია de cheltuieli	Costuri necesare						
	UM	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
Întreținere și reparații	mil. euro	366,67	366,67	364,67	361,67	358,67	1 818,33
	mil. lei	1 760,00	1 760,00	1 750,40	1 736,00	1 721,60	8 728,00
Întreținere curentă (acțiunea strategică A.1.3)	mil. euro	316,67	316,67	316,67	316,67	316,67	1 583,33
	mil. lei	1 520,00	1 520,00	1 520,00	1 520,00	1 520,00	7 600,00
Reparații curente (acțiunea strategică A.1.2)	mil. euro	50,00	50,00	48,00	45,00	42,00	235,00
	mil. lei	240,00	240,00	230,40	216,00	201,60	1 128,00
Reînnoirea rețelei feroviare (măsurile A.1.1.1 și A.1.1.2)	mil. euro	73,94	132,73	206,22	294,33	411,69	1 118,91
	mil. lei	354,92	637,12	989,86	1 412,79	1 976,10	5 370,79
Proiecte de investiții	mil. euro	1 111,58	1 990,62	2 777,78	2 270,75	2 499,93	10 650,66
	mil. lei	5 335,60	9 554,98	13 333,33	10 899,61	11 999,66	51 123,18
Proiecte eligibile pentru finanțare din fonduri europene nerambursabile	mil. euro	1 086,58	1 958,21	2 705,03	2 193,78	2 408,86	10 352,46
	mil. lei	4 998,28	9 007,75	12 443,15	10 091,39	11 080,75	47 621,32
Proiecte care se finanțează din fonduri naționale	mil. euro	25,00	32,41	72,74	76,97	91,07	298,20
	mil. lei	337,32	547,23	890,17	808,22	918,92	3 501,86
TOTAL	mil. euro	1 552,19	2 490,02	3 348,66	2 926,75	3 270,28	13 587,91
	mil. lei	7 450,52	11 952,10	16 073,59	14 048,41	15 697,36	65 221,97

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este complementară Master Planului General de Transport al României, în sensul că dezvoltă și detaliază recomandările strategice generale ale MPGT privind consolidarea poziției transportului feroviar pe piața internă a transporturilor.

Având în vedere că Master Planul General de Transport a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, fapt care îi conferă statutul de document de referință privind politica de stat în domeniul transporturilor, precum și prin prisma corelării cu proiecțiile financiare ale MPGT, rezultă că este îndeplinită condiția sustenabilității financiare a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

6. MĂSURI NECESARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERUVIARE

Dincolo de sustenabilitatea financiară și de conformitatea cu politica națională și cea europeană în domeniul transporturilor, fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare este condiționată inclusiv de întrunirea cumulativă a unor condiții care exced domeniul de acțiune al administratorului infrastructurii feroviare și, în unele cazuri, chiar al sistemului feroviar în ansamblu.

Este necesară reconsiderarea rolului transportului feroviar în cadrul sistemului național de transport, în sensul valorificării avantajelor sale economice intrinseci în scopul creșterii eficienței economice a sistemului național de transport și a reducerii costurilor economiei naționale generate de domeniul transporturilor (a se vedea paragraful 11.1 din strategie).

Echilibrarea șanselor competitive ale modurilor de transport pe piața internă a transporturilor terestre reprezintă o pre-condiție pentru reabilitarea transportului feroviar și, implicit, pentru a asigura fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Aceasta implică eliminarea distorsiunilor existente pe această piață în ceea ce privește mediul concurențial, în scopul asigurării cadrului necesar pentru echilibrarea modală a sistemului național de transport (a se vedea paragraful 11.2 din strategie).

Este necesară implementarea unor reguli uniforme cu privire la finanțarea infrastructurilor de transport, în conformitate cu recomandările Master Planului General de Transport, în scopul de a asigura stabilitatea și predictibilitatea finanțării acestor infrastructuri. În particular, regulile uniforme cu privire la finanțarea infrastructurilor de transport trebuie să asigure aplicarea prevederilor legislației naționale și europene cu privire la acoperirea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful 11.3 din strategie).

Este imperios necesară consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al pasagerilor, în scopul asigurării cadrului necesar care să permită crearea unei alternative viabile și atractive în raport cu varianta transportului rutier individual, cu consecințe privind reducerea gradului de suprasolicitare a infrastructurii rutiere și, implicit, fluidizarea traficului pe rețeaua rutieră națională. În caz contrar, orice efort privind reabilitarea infrastructurii feroviare ar putea fi compromis prin menținerea, în domeniul traficului feroviar de călători, a unei oferte de servicii insuficiente din punct de vedere cantitativ și neatractive pentru clienți din perspectiva nivelului de performanță și calitate a serviciilor (a se vedea paragraful 11.4 din strategie).

În perioada de tranziție privind internalizarea costurilor externe ale transporturilor în vederea asigurării unui mediu competițional echilibrat și echitabil între modurile de transport, necesitatea transferului către calea ferată a unor fluxuri de marfă transportate în prezent pe căile rutiere conduce la necesitatea implementării urgente a unor măsuri de promovare a transportului intermodal și a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate, în scopul echilibrării competiției intermodale pe piața expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (a se vedea paragraful 11.5 din strategie).

Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, ca obligație asumată prin contractul de performanță și activitate al administratorului infrastructurii feroviare, impune necesitatea asigurării unui plan multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, stabilit astfel încât să asigure acoperirea de o manieră predictibilă a necesităților de finanțare fundamentate în cadrul strategiei. De asemenea, este necesară implementarea mecanismelor legale de finanțare multianuală a acțiunilor care se derulează pe intervale de timp care depășesc orizontul unui an calendaristic (a se vedea paragraful 11.6 din strategie).

7. PAȘII URMĂTORI

Pentru a asigura condițiile necesare implementării cu succes a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, în perioada imediat următoare trebuie realizate următoarele:

- Aprobarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare prin hotărâre a Guvernului.
- Negocierea cu Ministerul Finanțelor Publice a planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025, care să asigure acoperirea necesităților de finanțare stabilite prin strategia sus-menționată.
- Încheierea contractului de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025⁷. Acest contract stabilește obligațiile reciproce privind implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, pe baza planului multianual de finanțare menționat anterior. Modelul acestui contract, care asigură conformitatea cu prevederile Legii nr. 202/2016, a fost aprobat prin OMT nr. 1314/2017.
- Implementarea unui mecanism de finanțare multianuală a activităților de reparații, bazat pe credite de angajament, care să permită contractarea execuției unor lucrări complexe a căror durată este mai mare de un an.

În ceea ce privește planul multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, prevăzut la art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016, acesta trebuie să asigure inclusiv conformitatea cu prevederile legislației în vigoare din domeniul finanțelor publice⁸ care a instituit principiul bugetar al anualității. Soluția constă în definirea unor programe bugetare care să acopere toate categoriile de fonduri publice alocate administratorului infrastructurii feroviare. În acest sens trebuie menționat că CFR SA a colaborat intens cu Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru elaborarea Planului Strategic Instituțional (PSI) al ministerului⁹. În cadrul acestei colaborări s-a avut în vedere corelarea PSI cu strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. În acest scop au fost definite trei programe bugetare destinate finanțării CFR SA, care acoperă toate categoriile de fonduri publice identificate drept necesare prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Aceste programe sunt structurate pe categorii de cheltuieli (a se vedea și pct. 5 de mai sus), după cum urmează:

- a) Program bugetar destinat finanțării activităților de reînnoire a infrastructurii feroviare
- b) Program bugetar destinat finanțării activităților de mentenanță (întreținere și reparații) a infrastructurii feroviare
- c) Program bugetar destinat finanțării investițiilor privind modernizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a investițiilor necesare pentru eficientizarea activității companiei.

Implementarea acestei soluții definite în cadrul PSI este de natură să asigure atât implementarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, cât și implementarea unui mecanism de finanțare multianuală a activităților de reparații, bazat pe credite de angajament.

⁷ În conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016, noul contract de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2019-2023 trebuie să înlocuiască actualul contract de activitate pentru perioada 2016-2020, aprobat prin HG nr. 232/2016

⁸ Cu referire în principal la Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare

⁹ Elaborarea planurilor strategice instituționale la nivel de ministere reprezintă o acțiune coordonată de Secretariatul General al Guvernului și este realizată pe baza unui contract cu Banca Mondială, în calitate de consultant. Acțiunea este finanțată din fonduri europene nerambursabile în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă (POCA).

Plan Strategic Instituțional reprezintă un instrument care urmează să asigure o legătură funcțională între strategiile existente la nivelul ministerelor și politica Ministerului Finanțelor Publice de alocare a fondurilor bugetare. Scopul acestei acțiuni este migrarea, în cel mai scurt timp posibil, de la actuala politică de alocare bugetară orientată pe obiective către o politică de alocare bugetară orientată pe programe (bugetare) definite în corelare cu strategiile existente la nivelul ministerelor. Această abordare face parte din angajamentul asumat de Guvernul României în raport cu principalele instituții internaționale finanțatoare (Uniunea Europeană, Banca Mondială, Fondul Monetar Internațional) cu privire la implementarea unor reforme structurale.