

Buget 2021. Cheltuielile de personal la minister cresc cu 30%. Beneficiari, doar o treime din angajații ministerului

12 februarie 2021

Ministerul de Finanțe a dat publicității joi seară proiectul de buget pe anul 2021. Care sunt evoluțiile în sectorul feroviar, proiectele incluse, sumele alocate.



UPDATE. Ministrul Cătălin Drulă a explicat pentru HotNews.ro că sumele în plus la capitolul cheltuieli de personal se datorează mutării salariilor Direcției Generale Organismul Intermediar Transport de pe fonduri europene pe fonduri bugetare, în condițiile în care sumele din Programul Operațional Asistență Tehnică din exercițiul bugetar 2014-2020 pentru aceste cheltuieli s-au terminat. Ministrul a indicat că aceeași situație se regăsește în toate ministerele.

Aceasta este doar o parte a adevărului, spun surse din Ministerul Transporturilor. Suma este destinată asigurării unei vieți dulci pentru o parte a angajaților Ministerului Transporturilor, în condițiile în care restul o duc modest.

„Apar multe, multe posturi la Organismul Intermediar (O.I., adică Ministerul Transporturilor – n.red.) , care se scot repede-repede la concurs și se ocupă toate (sau nu, dar rămân bugetate) și gata. Care posturi sunt salarizate cu +80% față de salariile celorlalți. Cei care nu sunt incluși în sistem au salarii de maxim 4.500 lei. Și muncesc de rup”, spun sursele indicate, adăugând că Direcția în cauză a fost înființată de Marcel Boloș.

Sunt cei care ascultă de cei care hotărăsc unde se duc banii, respectiv autostrăzi sau feroviar. Direcția are cam 180 de oameni (circa o treime din tot ministerul care numără 581 oameni, fără demnitari și cabinetele acestora) .

Viața este dulce. Se ajunge la câștiguri de 190 milioane lei pe lună cam cât încasează un director general la companiile de stat. Spre exemplu declarația depusă de Cătălin

Costache, director al Direcției OI pentru 2019 menționează venituri mnete ale acestuia de 137 mii lei la care se adaugă 29 mii lei obținute din calitatea sa de membru CA CFR Călători.

Anexa nr. 3

Grupa/ Titlu	Articol	Alinut	Denumire indicator	Realizari 2019	Executie preliminara 2020	Propuneri 2021	Creștere / descreștere 2021/2020	1
A	B			1	2	3	4	
			CHELTUIELI - BUGET DE STAT					
			I.Credite de angajament		19.169.272	31.854.875	66,18	1
			II.Credite bugetare	10.979.992	12.888.084	14.100.000	9,40	1
01			CHELTUIELI CURENTE					
			I.Credite de angajament		18.723.556	31.683.383	69,22	1
			II.Credite bugetare	10.535.382	12.442.368	13.928.508	11,94	1
10			TITLUL I CHELTUIELI DE PERSONAL					
			I.Credite de angajament		48.093	62.113	29,15	
			II.Credite bugetare	39.150	48.093	62.113	29,15	

Raportat la execuția bugetară pe anul trecut, sumele din acest an par mai mari. Față de cele prevăzute la începutul anului trecut cel mai probabil sunt mai mic dată fiind evoluția încasărilor bugetare din ultimul an. Inexplicabil însă fondul de salarii la minister crește cu 30%, deși pentru angajații companiilor se anunță vremuri grele.

Proiectul propune realizarea conectivității între regiunile istorice prin intensificarea procesului de închidere a coridorului IV rutier și feroviar paneuropean și a implementării proiectelor de infrastructură mare din Regiunea Moldovei, pe Coridorul IX pan- european, precum și pe axa Est-Vest.

Coroborat cu politicile enunțate, prioritățile strategice ale MTI sunt focalizate în principal pe finalizarea lucrărilor la obiectivele/proiectele de investiții aflate într-un stadiu avansat de realizare, cu finanțare asigurată și continuarea lucrărilor la obiectivele/proiectele de investiții aflate în derulare, precum și începerea de noi lucrări, astfel:

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T, prin finalizarea secțiunilor lipsă aferente coridoarelor pe TEN-T centrală, incluzând și acțiuni de creștere a calității serviciilor de transport feroviar;
- modernizarea gărilor și construcția de linii de mare viteză; Aici însă nu este clar ce se înțelege prin linii de mare viteză. În majoritatea țărilor UE, acestea sunt definite ca cele pe care se circulă cu peste 250 de kilometri la oră.

Achiziția de rame electrice la ARF, doar jumătate de miliard de euro

Bugetul prevede aproape jumătate de miliard de euro pentru achiziția de rame electrice. Proiectul nu a primit încă avizul UE, iar suma este mult mai mică decât cea efectiv necesară pentru cele două licitații curente de la Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF). Doar licitația de rame regionale are o valoare de un miliard de euro, fără TVA.

„Se află în pregătire mai multe proiecte majore ce vor fi transmise către Comisia Europeană în următoarea perioadă:

- Achiziție material rulant ARF (417,5 milioane euro);
- Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră,

Lot 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste Argeș între Vidra și Comana (129,8 mil euro)

Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF – Connecting Europe Facility)

Finanțarea din partea UE acordată prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF) vizează finalizarea rețelei TEN-T centrale și, în special, a coridoarelor rețelei TEN-T centrale, România fiind traversată de două coridoare, respectiv Orient Est-Med și Rin-Dunăre. În termenii financiari, sectorul feroviar beneficiază de cea mai mare alocare, anume 92%; O prioritate la nivel național este eficientizarea transportului feroviar, obiectiv operațional propus a fi realizat printr-o serie de intervenții privind reabilitarea coridoarelor feroviare în scopul creșterii fiabilității transportului de marfă și a vitezelor de livrare.

Dintre proiectele care au beneficiat de finanțarea CEF, CNCF CFR SA are în implementare 11 proiecte finanțate din CEF: 3 proiecte de execuție lucrări de modernizare a căii ferate și 8 proiecte privind realizarea unor studii de fezabilitate.

- Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov – Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara;
- Reabilitarea secțiunii de cale ferată Brașov – Sighișoara, subsecțiunea Apața – Cața;
- Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Aeroport Internațional Henri Coandă București;

- Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat;
- Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș;
- Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov;
- Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța;
- Studiu de Fezabilitate Gara de Nord București – modernizarea dispozitivului de linii;
- Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea tronsonului de cale ferată Coșlariu – Cluj Napoca;
- Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea tronsonului de cale ferată Apahida – Suceava;
- Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea tronsonului de cale ferată București – Craiova.

Compania Națională de Căi Ferate “CFR” – SA (CNCF CFR-SA)

CNCF CFR-SA propune următoarele priorități strategice care sunt focalizate în principal pe:

- continuarea și finalizarea lucrărilor Coridorului IV ramura nordică, programe de eliminarea restricțiilor de viteză de pe întreaga rețea TEN-T centrală și globală cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și/ sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor, modernizarea sistemelor de siguranță și centralizare, inclusiv prin proiecte de creștere a calității serviciilor de transport feroviar în stațiile CF proiecte de electrificare a liniilor CF lipsă din rețeaua TEN-T centrala și globală, reabilitarea și modernizarea Coridorul IV ramura sudică (Arad-Caransebes-Craiova-Calafat) și pe linia CF Ploiești Sud-Focșani-Pășcani-Iași-Frontiera, Pășcani-Darmanești-Vicșani-Frontiera;
- achiziția de trenuri de lucru pentru activitatea de reînnoire (reparație capitală), reabilitare, modernizare, construire a unor elemente componente ale infrastructurii feroviare și creșterea gradului de siguranța a circulației feroviare;
- reabilitarea și modernizarea Complexului Feroviar Gara de Nord, inclusiv centura feroviară a Bucureștiului ca o alternativă pentru transportul urban al locuitorilor din zonele periferice, un acces mai facil pentru marile centre comerciale și depozitare

amplasate în zona centurii și crearea unor noduri intermodale la capătul liniilor de transport.

Principalele obiective se regăsesc și în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

METROREX SA

Principalele obiective de investiții din domeniul transportului urban cu metrou ce urmează a fi dezvoltate în perioada de timp 2021-2024 sunt :

- “Accesibilizarea stațiilor de metrou în funcțiune pentru persoanele cu deficiențe de vedere”, pentru care se propune pentru acest orizont de timp o finanțare cu credite bugetare în valoare totală de 25.000.000 lei;
- „Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon”, pentru care se propun alocații bugetare în sumă de aproximativ 310 milioane lei, din fonduri externe nerambursabile;
- “Modernizarea instalațiilor pe magistralele I, II, III ȘI TL de metrou” pentru care se propun alocații bugetare în sumă de aproximativ 515 milioane lei, din fonduri externe nerambursabile – “Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni” pentru care se propun alocații bugetare în sumă de aproximativ 3,7 miliarde lei, din fonduri externe nerambursabile și alocații de la bugetul de stat;
- Înnoirea materialului rulant pentru care s-au încheiat contracte în sumă de aproximativ 500 milioane lei.

Sinteza programelor

- Infrastructura rutieră rămâne prioritară. Astfel, Programul de modernizare, dezvoltare, reparații, consolidare și întreținere a infrastructurii rutiere beneficiază de 5,8 miliarde lei, față de o execuție bugetară pe anul trecut de 4,8 miliarde lei, în timp ce programul de modernizare a infrastructurii feroviare și a stațiilor de cale ferată are alocat 4,1 miliarde lei față de 3,6 miliarde lei, execuția bugetară pe anul trecut.
- Programul de reparații curente la infrastructura ferată publică are alocat 41 milioane lei față de execuția de 26 milioane lei pe anul trecut.
- Programul de modernizare a mijloacelor de transport feroviar și cu metroul nu apare cu bani alocați în 2021, deși execuția bugetară pe anul trecut a fost de 260 milioane lei.

- Programul de reabilitare și modernizare a metroului București beneficiază de o alocare substanțială, de 1,04 miliarde lei față de un miliard de lei execuție bugetară anul trecut.
- Programul de asigurare a volumului de transport feroviar public de călători are alocat 1,5 miliarde lei față de 1,52 miliarde lei anul trecut, fapt explicabil probabil printr-o așteptare a Guvernului ca traficul feroviar de călători să își revină micșorând astfel nevoia de compensare.
- Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice primește 1,4 miliarde lei în acest an față de o execuție de 1,2 miliarde lei anul trecut și un miliard de lei în 2019.
- Calificarea angajaților din sectorul feroviar prin CENAFER rămâne fără finanțare, ultimul an în care au fost prevăzuți bani fiind 2018 (4,7 milioane lei).
- Lucrări de reparații/ modernizări ale liniilor de cale ferată (București – Brașov, Timișoara – Arad, București – Buzău, București – Craiova, Pașcani – Iași, București – Constanța, București – Pitești), pentru asigurarea unei viteze sporite și creșterea calității serviciilor de transport feroviar primește 2,7 milioane lei.
- Deși are o licitație curentă pentru așa ceva, Studiul de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare din România nu primește niciun ban.
- Electrificarea liniei feroviare Rădulești-Giurgiu Nord – Faza Studiu de Fezabilitate are alocată o derizorie sumă de 100.000 lei.
- O creștere importantă întâlnim în cazul „Implementarea măsurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanța), certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare”, de la 162 mii lei la șase milioane lei.
- Sistem integrat, baza de date unică și furnizare de informații privind serviciul de ticketing al operatorilor de transport feroviar de călători primește aproximativ 6,3 milioane lei.
- Modernizarea liniei CF București Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontiera-Lotul 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra și Comana are prevăzuți în acest an 121 milioane lei.
- Electrificarea liniei feroviare Rădulești-Giurgiu Nord – Faza Studiu de Fezabilitate are alocată suma de 100 mii lei, cu o alocare totală de 3,7 milioane lei.

Cheltuielile cu salarii la nivelul Ministerului cresc cu aproximativ 30%, deși la nivelul angajaților companiilor subordonate se anunță zile negre.

Sursa: Club Feroviar