

STRATEGIA DE DEZVOLTARE 2021-2025: 6,813 milioane euro - necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare

2 aprilie 2021



Situația economică a CFR SA a suferit puternic, anul trecut, ca urmare a reducerii activității din întreg sistemul feroviar și, astfel, veniturile proprii obținute din activitatea de exploatare a infrastructurii feroviare, veniturile din accesul pe infrastructura feroviară a operatorilor de transport, veniturile din închiriere bunuri mobile și imobile și alte tipuri de venituri care compun cifra de afaceri, au fost puternic afectate, generând un flux slab de lichidități și, implicit, întârzieri în onorarea obligațiilor către terți, ne-au transmis reprezentanții

companiei de stat. Conform acestora, CFR SA a redus temporar unele activități, precum cele care deservesc zona administrativă, activitatea de instruire și cea de primire-predare/distribuire materiale: "Pe tot parcursul anului 2020, societatea a avut permanent în vedere menținerea unui echilibru în desfășurarea activității curente și menținerea siguranței transportului de mărfuri și călători pe calea ferată, în condițiile aplicării și respectării reglementărilor legale".

CFR Infrastructură ne-a transmis că reprezentanții Comisiei Europene (CE) încurajează lucrările de reabilitare a rețelei TEN-T centrale și globale, a coridorului Rin-Dunăre, ramura nordică, Curtici-Brașov-București-Constanța, motiv pentru care eforturile societății de stat sunt îndreptate spre finalizarea proiectelor aflate în implementare

Sursele citate ne-au mai spus, printre altele, că trebuie avut în vedere faptul că aducerea infrastructurii feroviare la nivel european este condiționată de dezvoltarea întregii economii românești, deoarece exploatarea liniilor devine avantajoasă atunci când se transportă cantități importante de marfă. Dezvoltarea infrastructurii feroviare este dependentă de alocarea bugetară și de politica de investiții a statului, au subliniat acestea, adăugând: "Menționăm faptul că acestea sunt lucrări multianuale, necesare pentru ridicarea restricțiilor de viteză și eliminarea punctelor periculoase, astfel încât circulația trenurilor să se desfășoare în condiții de siguranță.

CNCF CFR SA dorește o absorbție cât mai mare a fondurilor europene, pentru dezvoltarea infrastructurii, prin utilizarea în integralitate a fondurilor alocate anual de la Bugetul de Stat pentru proiectele de finanțare externă nerambursabilă.

Pentru proiectele derulate la nivelul sectorului, sursele de finanțare sunt asigurate din fonduri externe nerambursabile și Bugetul de Stat. Companiei i-a fost prevăzut un buget de 2,475 miliarde lei pentru proiectele incluse în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare și circa 2,17 miliarde lei pentru proiectele finanțate prin Programul CEF Transport".

Master Planul General de Transport al României (MPGT), agreat de către Comisia Europeană și aprobat de către Guvernul României prin Hotărârea de Guvern nr. 666/2016, este documentul strategic de planificare a intervențiilor majore și oferă informații despre investițiile programate, prioritizarea, valoarea și eșalonarea lor pe termen lung, până în 2030. Finanțările pentru proiectele de infrastructură feroviară se fac în conformitate cu acest MPGT. Prin HG nr. 985/2020 a fost aprobată strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Printre altele, aceasta prevede: "Strategia identifică drept principală prioritate creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, în principal prin creșterea nivelului

de performanță al infrastructurii feroviare. În acest sens, pornind de la rezultatele analizelor detaliate privind situația actuală a infrastructurii feroviare, precum și de la rezultatele unei analize multicriteriale privind prioritizarea obiectivelor și acțiunilor strategice, strategia recomandă drept principală direcție de acțiune prioritară recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii, cu accent pe refacția liniilor curente și directe (...). Această acțiune trebuie completată cu recuperarea accelerată a restanțelor privind reparațiile curente (...), precum și cu întreținerea infrastructurii la nivelul necesar pentru «funcționarea în regim permanent» (...). O abordare de tipul celei menționate mai sus ar permite, pe un orizont de timp de zece ani, o creștere semnificativă, cu minim 25% față de situația actuală, a vitezelor de circulație a trenurilor pe magistralele feroviare și pe principalele linii de legătură inter-magistrale. 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 (...).

Conform documentului citat, un efect foarte important al implementării strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare constă în decongestionarea rețelei rutiere ca urmare a migrării către calea ferată a unor fluxuri importante de pasageri și mărfuri, cu consecințe privind creșterea vitezei medii de deplasare pe actuala rețea rutieră, scăderea frecvenței accidentelor și scăderea frecvenței de apariție a blocajelor în trafic.

Unul dintre obiectivele strategice generale identificat în cadrul strategiei constă în integrarea sistemului feroviar român în cadrul spațiului feroviar unic european, în scopul susținerii eforturilor privind creșterea competitivității economiei naționale și integrării accelerate a acesteia în economia Uniunii Europene. În acest context, strategia recomandă revizuirea parțială a prioritizării proiectelor de modernizare a infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene.

Unul dintre obiectivele specifice strategiei vizează susținerea mobilității militare, atât pe axa est-vest, cât și pe axa nord-sud (...). Se asigură, în acest fel, convergența cu politica Uniunii Europene privind susținerea mobilității militare pe calea ferată, prin finanțarea din fonduri europene nerambursabile a unor proiecte de infrastructură feroviară cu utilizare duală, precizează textul citat. Acesta arată: "Sustenabilitatea financiară a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare prin prisma corelării cu proiecțiile financiare ale MPGT (...) reprezintă o condiție necesară, dar nu și suficientă pentru a asigura fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Este necesară implementarea unor reguli uniforme cu privire la finanțarea din fonduri publice a infrastructurilor de transport, în conformitate cu recomandările Master Planului General de Transport, în scopul de a asigura stabilitatea și predictibilitatea finanțării acestor infrastructuri.

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".

Pentru reînnoirea infrastructurii feroviare este nevoie de suma de 6,813 milioane euro, până în anul 2030, conform strategiei de dezvoltare, caeasta fiind varianta prevăzută în MPGT. Costurile estimate ale programului propus pentru reînnoirea infrastructurii feroviare sunt în conformitate cu proiecțiile financiare prevăzute prin Master Planul General de Transport al României. O parte din rezerva financiară obținută în raport cu planificarea prevăzută în cadrul MPGT poate fi utilizată pentru a finanța alte investiții considerate prioritare în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Sursa: <https://www.bursa.ro/>