

Hotarare nr. 817/2005

din 14/07/2005

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 738 din 15/08/2005

pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii si in vederea modernizarii si reinnoirii infrastructurii

In vederea realizarii recomandarii Comisiei Europene din Raportul de tara pe anul 2004, referitoare la adoptarea unui plan privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii si in vederea modernizarii si reinnoirii infrastructurii, in temeiul art. 108 din Constitutia Romaniei, republicata,

Guvernul Romaniei adopta prezenta hotarare.

Articol unic. - Se aproba Planul privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii si in vederea modernizarii si reinnoirii infrastructurii, prevazut in anexa care face parte integranta din prezenta hotarare.

PRIM-MINISTRU
CALIN POPESCU-TARICEANU

Contrasemneaza :

Ministrul transporturilor, constructiilor si turismului,
Gheorghe Dobre
Ministrul finantelor publice,
Ionel Popescu

Bucuresti, 14 iulie 2005.
Nr. 817.

ANEXĂ *)

PLAN

privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii si in vederea modernizarii si reinnoirii infrastructurii

*) Anexa este reprodusa in facsimil.

1. Cadrul general, prioritati, restrictii

Politicile de dezvoltare a sistemului de transport feroviar din Romania in vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii si a modernizarii si reinnoirii infrastructurii in perioada 2005-2008 se structureaza pe baza liniilor directoare din urmatoarele documente:

- Strategia de guvernare
- Conditiiile de integrare europeana
- Prevederile in domeniul feroviar cuprinse in Planul national de dezvoltare

In definirea strategiei de dezvoltare a sistemului de transport feroviar trebuie avute in vedere dificultatile cu care se confrunta acest sector pe plan european (pierdere de piata, deficite uriase, subventii mari) si trebuie cautate solutii similare cu cele avute in vedere de partenerii din Uniunea Europeana.

Strategia defineste directiile majore in care trebuie orientata reforma in vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii si a modernizarii si reinnoirii infrastructurii, ca parte a sistemului feroviar, dar punerea sa in aplicare trebuie facuta in mod corelat cu politicile din celelalte moduri de transport si cu prioritatile in alte sectoare ale economiei si societatii romanesti. Avand in vedere faptul ca administrarea infrastructurii feroviare nu constituie o activitate in sine, ci are ca scop functionarea eficienta a sistemului de transport feroviar, actiunile de restructurare in activitatea administratorului infrastructurii trebuie corelate cu actiuni similare in celelalte componente ale sistemului de transport feroviar, a carui parte integranta este. In acelasi timp, apreciem ca in etapa 2005-2008, pentru a obtine efectele economice dorite privind echilibrul financiar in sistemul de transport feroviar, este esential sa se treaca de la faza aplicarii unei strategii

3. Riscurile ignorării echilibrului elementelor sistemului de transport feroviar

Ignorarea elementelor externe, are loc de obicei prin intervenția Statelor preponderent în acoperirea costurilor infrastructurii de transport rutiere, ceea ce conduce la costuri mai mari pentru operatorii de transport feroviar și astfel se produce o distorsionare a tarifelor de transport pe piață. Se creează în acest fel o presiune pe tarifele de transport feroviar, ceea ce poate conduce la diminuarea segmentului de piață a transporturilor feroviare, care devin mai scumpe. În același timp, măsurile de restructurare în cadrul sistemului feroviar pentru creșterea eficienței nu pot fi eficiente, deoarece efectele lor sunt diminuate sau anulate de existența unor preturi distorsionate de intervenția ne-echivalentă a Statelor în infrastructurile de transport.

Neaplicarea unor măsuri eficiente de combatere a evaziunii fiscale poate conduce la obținerea de profituri nemeritate și la practicarea unor tarife incorecte din partea operatorilor care încalcă regulile prin:

- Nedecларarea tuturor veniturilor obținute din transporturile efectuate
- Încălcarea regulilor de siguranță a transporturilor prin depășirea vitezelor de circulație legale sau prin nerespectarea timpilor legali de muncă impuși de normele de siguranță a traficului

Ignorarea elementelor interne are efecte foarte grave privind eficiența sistemului de transport feroviar. Astfel, dezechilibrul între intervenția financiară a Statului în sistemul de transport feroviar de călători, nivelul tarifelor de transport de călători și nivelul tarifului de acces pe infrastructura feroviara conduc la:

- Arierate în economie
- Calitate slabă a serviciilor de transport feroviar
- Risc major de accidente prin neefectuarea la timp a lucrărilor de reparație a infrastructurii feroviare, din lipsa resurselor financiare

Încercarea de a echilibra sistemul prin practici necomerciale, bazate pe supra-tarifarea accesului pe infrastructura a serviciilor de transport de marfuri, duce la subvenții încrucișate care accentuează efectele negative pe economie prin distorsionarea tarifelor de transport feroviar de marfuri și transferul unor volume suplimentare de transport spre moduri de transport concurente.

4. Crearea condițiilor de asigurare a echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar prin reglarea factorilor externi

În vederea consolidării unui climat nediscriminatoriu de dezvoltare a serviciilor de transport feroviar, se va acționa pentru implementarea graduală a următoarelor măsuri, prin modificarea cadrului juridic actual:

a) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va elabora un studiu privind modul de reflectare a costurilor infrastructurilor de transport în tarifele plătite de clienți pentru fiecare mod de transport;

b) Se va analiza impactul costurilor infrastructurilor de transport comparativ cu contribuția de la bugetul de stat pentru fiecare mod de transport;

c) Se vor propune soluții de aplicare a unei politici nediscriminatorii de susținere financiară a costurilor infrastructurilor de transport, astfel încât costurile infrastructurilor să se reflecte în mod echivalent ca pondere în costurile operatorilor de transport.

5. Crearea condițiilor de asigurare a echilibrului financiar în sistemul de transport feroviar prin reglarea factorilor interni

În vederea asigurării echilibrului financiar al gestionării infrastructurii feroviare este necesar să se acționeze pentru implementarea graduală a următoarelor măsuri:

a) Costurile anuale de funcționare ale infrastructurii feroviare din România se vor evalua de către compania națională care administrează infrastructura feroviara pe baza traficului contractat cu operatorii feroviari, a normativelor tehnice de întreținere și reparație a infrastructurii și a proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a infrastructurii. Compania națională care administrează infrastructura feroviara va prezenta anual la MTCT în vederea aprobării:

- justificarea tuturor elementelor de cost din bugetul de venituri și cheltuieli necesare pentru a asigura în condiții de siguranță funcționarea infrastructurii feroviare și desfășurarea traficului feroviar contractat cu operatorii feroviari
- justificarea veniturilor prognozate din tarifarea serviciilor oferite operatorilor feroviari prin tariful de utilizare a infrastructurii și alte tarife specifice
- justificarea sumelor necesare a fi alocate de la bugetul de stat în completarea veniturilor proprii pentru acoperirea cheltuielilor pentru investiții, reparații, modernizări și/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare

b) În vederea asigurării unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviara, MTCT va propune pentru aprobare prin Contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura feroviara, un nivel al tarifului de acces pe infrastructura calculat pe baza costurilor marginale generate de operatorii de transport, interzicând subvenționarea încrucișată a transporturilor de călători prin veniturile obținute din tariful de acces impus operatorilor de marfa.

c) În vederea asigurării echilibrului financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviara și pentru asigurarea condițiilor ca operatorii de transport de călători să-și plătească integral tariful de acces pe infrastructura și să nu mai genereze arierate, MTCT va încheia contracte de servicii publice cu operatorii de transport călători pentru serviciile sociale de transport public de călători care vor cuprinde, cel puțin, următoarele prevederi:

- principalii indicatori cantitativi și calitativi ai activității de transport feroviar de călători
- lista completă a trenurilor din pachetul minim social și graficul de circulație al acestora
- programul anual de reparații și achiziții material rulant astfel încât să se asigure menținerea parcului activ în condiții de siguranță și confort pentru traficul contractat
- stabilirea principalelor elemente de cheltuieli necesare pentru asigurarea pachetului minim social contractat (reparații material rulant, motorină, energie electrică, salubritate trenuri, salarii personal)
- stabilirea nivelului de venituri prognozate pentru pachetul minim social și politica tarifară (nivel tarife de transport pe fiecare tip de tren cu data introducerii fiecărei eventuale majorări de tarif)
- obiective precise cu efect cuantificat în nivelul veniturilor și cheltuielilor pentru creșterea eficienței funcționării operatorului feroviar de călători care semnează contractul de servicii publice

d) În vederea asigurării condițiilor pentru executarea contractelor de servicii publice de transport, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va asigura anual, simultan cu aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al Societății Naționale

de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. care asigura ponderea transporturilor publice cu caracter social, urmatoarele:

- stabilirea nivelului contributiei de la bugetul de stat ca plata a serviciilor publice pentru acoperirea diferentiei intre nivelul costurilor si al veniturilor realizate din tarifele aprobate
- nivelul tarifulor pe tipuri de tren, obligatorii pentru toti operatorii de transport care au contracte de servicii publice sociale
- diferentele dintre tarifele stabilite pentru transportul feroviar de calatori si costurile reale de transport se vor finanta de la bugetul de stat sau de la bugetele locale, dupa caz, pe baza contractelor de servicii publice incheiate intre operatorii de transport si autoritatea imputernicită in numele statului, in conditiile legii, si vor constitui plata serviciilor publice sociale pentru transportul de calatori
- sumele necesare pentru plata serviciilor efectuate in baza contractelor de servicii publice se vor aproba anual, in bugetul Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, pe baza documentelor justificative primite si verificate de Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului si Ministerul Finantelor Publice, care vor corela aceste date cu politica tarifara in domeniu, cu nivelul costurilor pentru operatiile de transport calatori si cu nivelul prognozat al veniturilor obtinute de acestia din operarea trenurilor cuprinse in pachetul minim social.

Toate aceste masuri vor trebui sa fie implementate in mod corelat, pentru a se asigura coerenta asteptata de la sistem. Nu se poate obtine echilibrul financiar dorit in administrarea infrastructurii feroviare daca nu se asigura simultan si mijloacele de plata a costurilor infrastructurii.

Primul pas in trecerea la implementarea acestor masuri o constituie modificarea corespunzatoare a Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe caile ferate romane si reorganizarea Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 89/1999, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, document care reglementeaza desfasurarea transporturilor feroviare in Romania.

6. Echilibrul financiar al sistemului feroviar - in concordanta cu directiile europene de dezvoltare a sistemului de transport feroviar

6.1. Concepte generale

Strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii si in vederea modernizarii si reinnoirii infrastructurii in perioada 2005-2008 trebuie sa se bazeze pe directiile europene in domeniu, fixate de Comisia Europeana. O crestere a produsului intern brut de unul pana la trei procente, cum se prevede in anii urmasori in Uniunea Europeana, determina crestere ale traficului de marfuri si pasageri in marje similare. Pana in prezent nu exista statistici care sa conteste aceasta relatie. Pornind de la aceasta premiza, volumele actuale de transport se vor dubla in urmasorii 20-40 de ani, in functie de rata anuala de crestere economica.

Transportul rutier a devenit modul de transport dominant in Europa si va continua sa-si pastreze aceasta pozitie in viitorul apropiat, chiar daca procentele de crestere vor fi mai bine controlate la nivelul Uniunii Europene decat pana in prezent. Uniunea Europeana doreste ca in urmasorii 25 de ani o parte importanta din noile cereri de transport sa fie preluate de sistemul de transport feroviar pentru a evita colapsul si pentru a raspunde eficient la provocarile legate de criteriile ecologice, dar si de reducerea timpului pierdut in congestiile din traficul rutier, mai ales datorita pretentiilor producatorilor de a beneficia de livrari pe principii logistice (just in time).

In acest context, Uniunea Europeana impinge sistemul de transport feroviar catre o liberalizare graduala, dar in ritm accelerat, astfel incat in urmasorii 25 de ani, piata unica europeana de transport feroviar sa fie o realitate. Pe aceasta piata, a carei cadru juridic este deja conturat la nivel european, operatorii feroviari vor intra in competitie si vor supravietui numai cei mai eficienti si mai pregatiti din punct de vedere tehnic si comercial.

Uniunea Europeana apreciaza ca este nevoie de o adevarata revolutie in mentalitate pentru a face transportul feroviar din nou competitiv, astfel incat sa ramana unul din factorii cheie in sistemul de transport in cadrul Europei extinse. Trebuie sa se acorde prioritate rezolvării problemelor care impiedica aceasta dezvoltare: lipsa unei infrastructuri apte pentru un transport modern si a interoperabilitatii între retele si sisteme, insuficienta dezvoltare a unor tehnologii de fabricatie inovatoare, ne-transparenta costurilor, productivitatea deficitara si fiabilitatea nesigura a serviciilor care nu reusesc sa satisfaca asteptarile legitime ale clientilor.

Transportul feroviar este intr-adevar sectorul strategic de care depinde succesul eforturilor de re-echilibrare a distributiei cererilor pe mai multe moduri de transport, in special in cazul marfurilor. Revitalizarea acestui sector inseamna competitie între companiile de cale ferata propriu-zise.

Operatorii feroviari europeni s-au angajat pe calea definirii unei strategii comune pentru a crea un sistem unic de cale ferata in Europa pana in anul 2020. In acest document semnat de Uniunea Internationala a Cailor Ferate (UIC), Comunitatea Cailor Ferate Europene (CCFE), Uniunea Internationala a Transporturilor Publice (IUPT) si Uniunea Industriilor de Cale Ferata Europene (UNIFE), factorii de interes in domeniul feroviar au convenit sa realizeze urmatoarele obiective pana in 2020:

- cresterea segmentului de piata pentru transportul de calatori pe calea ferata de la 6% la 10% si pentru transportul de marfuri pe calea ferata de la 8% la 15%;
- triplarea productivitatii fortei de munca la calea ferata;
- crestere de 50% a randamentului energetic;
- reducere cu 50% a emisiilor de substante poluante;
- crestere a capacitatii infrastructurii in functie de traficul preconizat.

6.2. Coordonarea, fundamentarea si elaborarea cadrului legislativ

In perioada 2005-2008, sistemului de transport feroviar din Romania ii revin sarcini deosebit de complexe in ceea ce priveste integrarea europeana. Astfel, cadrul juridic european in domeniul feroviar va continua sa suporte modificari majore in aceasta perioada, deoarece un numar important de noi directive sunt in regim de elaborare si urmeaza sa fie adoptate.

Deschiderea treptata, dar in ritm accelerat a accesului pe infrastructura feroviara impune adoptarea acestor reglementari noi care urmeaza sa fie preluate si in legislatia romana.

6.2.1. Preluarea celui de-al doilea pachet feroviar

In anul 2004 Uniunea Europeana a adoptat "al doilea pachet feroviar" care se compune din urmatoarele directive:

- Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind securitatea cailor ferate comunitare si modificarea Directivei 95/18/CE a Consiliului privind licentele intreprinderilor feroviare precum si a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacitatilor de infrastructura feroviara, tarificarea infrastructurii feroviare si certificarea in materie de siguranta (directiva referitoare la securitatea feroviara);
- Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 29 aprilie 2004 pentru modificarea Directivei Consiliului 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteza si a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European si Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean conventional;
- Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 29 aprilie 2004 pentru modificarea Directivei 91/440/CEE privind dezvoltarea cailor ferate comunitare;
- Regulamentul nr. 881/2004 a Parlamentului European si a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind infiintarea Agentiei Feroviare Europene (ERA - European Railway Agency).

Principalele obiective avute in vedere la adoptarea celui de-al doilea pachet feroviar sunt urmatoarele:

- continuarea eforturilor vizand crearea unei pietee unice a serviciilor de transport feroviar, creeaza necesitatea de a se stabili un cadru de reglementare comun pentru securitatea cailor ferate;
- dispozitiile asupra securitatii se dovedesc insuficiente iar diferentele de reglementare intre statele membre afecteaza functionarea optima a transporturilor in Comunitate. Este importanta armonizarea continutului reglementarilor de securitate, certificarea in materie de siguranta a intreprinderilor feroviare, sarcinile si rolul autoritatilor de securitate si investigatiile asupra accidentelor si incidentelor;

- responsabilitatea administratorilor de infrastructura si a intreprinderilor feroviare in functionarea sistemului feroviar nu exclude ca alti participanti cum ar fi fabricantii, furnizorii serviciilor de intretinere, utilizatorii vagoanelor, prestatorii de servicii si entitatile adjudecatoare sa isi asume responsabilitatea produselor lor sau a serviciilor conform dispozitiilor Directivei 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteza si a Directivei 2001/16/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean conventional sau a oricarei alte legislatii comunitare adecvate;

Pachetul prevede garantarea, in conditii echitabile, a accesului operatorilor feroviari la Reteaua Feroviara de Marfa Pan-Europeană si, cel mai tarziu pana la data de 1 ianuarie 2006, la intreaga retea de cale ferata, in scopul de a efectua servicii internationale de marfa.

In plus, pana cel tarziu la 1 ianuarie 2007, operatorilor feroviari le va fi acordat, in conditii echitabile, accesul la infrastructura in toate Statele membre in scopul de a efectua toate tipurile de servicii feroviare de marfa.

Termenele pentru transpunerea in legislatia nationala de catre Statele membre sunt 31 decembrie 2005 pentru Directiva 2004/51/CE, respectiv 30 aprilie 2006 pentru celelalte directive.

Prevederile aplicabile ale celui de-al doilea pachet feroviar vor fi transpuse in legislatia din tara noastra pana la termenele specificate in directive.

6.2.2. Pregatirea pentru preluarea celui de-al treilea pachet feroviar

Uniunea Europeana a pregatit "al treilea pachet feroviar", care nu a fost inca adoptat, in prezent avand loc dezbateri pe marginea proiectelor propuse. Pachetul cuprinde doua Directive: o directiva pentru modificarea Directivei 91/440/CE (privind liberalizarea serviciilor internationale din transportul de calatori) si o Directiva privind certificarea personalului de insotire a trenului, precum si doua Regulamente - unul privind drepturile si obligatiile calatorilor in transportul international feroviar si unul pentru serviciile din transportul feroviar de marfuri.

Contractele de servicii publice joaca un rol foarte important in sectorul transportului de calatori si este extrem de important ca acestea sa nu fie afectate in mod negativ de liberalizarea serviciilor. Deoarece Directiva propusa incearca sa abordeze aceasta necesitate, va fi extrem de importanta modalitatea in care va fi interpretata si implementata aceasta masura de protectie in legislatia si regulamentele nationale.

Propunerea Comisiei prevede acordarea dreptului de acces de la 1 ianuarie 2010 in toate Statele membre, oricarui operator de transport feroviar autorizat din Uniunea Europeana, pentru a furniza servicii in transportul feroviar international de calatori. Acest drept se extinde pentru a cuprinde dreptul de a colecta si distribui calatori la toate statiile de pe ruta, inclusiv la statiile localizate in acelasi stat membru (cabotaj).

Propunerea permite Statelor membre sa limiteze dreptul de acces pentru a furniza servicii pe relatiile acoperite de un contract de servicii publice care este in conformitate cu legislatia comunitara in vigoare. Cu toate acestea, aceasta restrictie poate fi introdusa numai acolo unde este neaparat necesar pentru a mentine echilibrul economic al serviciului definit intr-un contract de servicii publice - si numai in baza aprobarii organului national de reglementare.

Al treilea pachet feroviar va fi preluat in legislatia din tara noastra, dupa adoptarea de catre Uniunea Europeana, in termenele prevazute in aceste reglementari.

6.2.3. Preluarea specificatiilor tehnice de interoperabilitate (STI)

In vederea asigurarii conditiilor de dezvoltare armonizata a infrastructurii feroviare in Europa, Comisia Europeana a decis sa se elaboreze specificatii tehnice de interoperabilitate, care vor fi standarde obligatorii pentru statele membre. Conform cadrului juridic deja adoptat, specificatiile tehnice de interoperabilitate (STI) vor fi preluate in legislatia din tara noastra prin ordin al ministrului transporturilor, constructiilor si turismului, in conformitate cu legislatia privind interoperabilitatea feroviara. Primele STI sunt deja elaborate de expertii de la Bruxelles si urmeaza sa fie adoptate in perioada imediat urmatoare.

6.2.4. Noua metodologie de calcul a tarifului de acces pe infrastructura feroviara

Metodologia de tarificare a utilizarii infrastructurii feroviare se va imbunatati pe baza experientei acumulate si a practicii Statelor membre ale Uniunii Europene si va fi supusa aprobarii, conform legislatiei in vigoare. Conform noilor concepte elaborate de Comisia Europeana, tariful de acces pe infrastructura feroviara (TUI) trebuie sa acopere costurile directe ale transportului tarifat. In acest context, administratorii de infrastructura din statele membre adopta metodologii de calcul care iau in considerare la calcularea tarifului de acces pe infrastructura, costurile variabile sau costurile marginale ale transportului.

Adoptarea acestui nou concept trebuie realizata in Romania astfel:

- elaborarea si testarea modelului nou de calcul utilizand mijloace informatice pana la sfarsitul anului 2005;
- implementarea noului model de calcul pe intreaga retea pana la sfarsitul anului 2006.

6.3. Fundamentarea si elaborarea cadrului institutional

6.3.1. Consiliul de supraveghere in transport feroviar

Consiliul de supraveghere in transportul feroviar a fost infiintat prin Ordonanta Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacitatilor de infrastructura feroviara, tarifarea utilizarii infrastructurii feroviare si certificarea in materie de siguranta, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 623 din 31 august 2003, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 8/2004, publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 178 din 02 martie 2004, prin care au fost preluate prevederile aplicabile ale Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacitatilor de infrastructura feroviara, tarifarea infrastructurii feroviare si certificarea in materie de siguranta.

Pentru aplicarea prevederilor legii este necesara adoptarea prin hotarare a Guvernului a Regulamentului de organizare si functionare precum si a finantarii activitatilor Consiliului de supraveghere in transportul feroviar, pana in iunie 2006.

6.3.2. Organismele prevazute de Directiva 2004/49/CE de siguranta feroviara

In conformitate cu Directiva 2004/49/CE privind siguranta feroviara trebuie creat cadrul juridic pentru functionarea urmatoarelor organisme:

- Autoritatea Nationala de Siguranta Feroviara
 - Organismul pentru investigarea accidentelor si incidentelor feroviare.
- Aceste organisme urmeaza sa fie create pana la sfarsitul anului 2006.

7. Restructurarea sistemului de transport feroviar

7.1. Actiuni majore pentru restabilirea echilibrului financiar in sistemul de transport feroviar

Principalele actiuni concrete pentru restabilirea echilibrului financiar in intregul sistem de transport feroviar sunt:

- Implementarea unei noi metodologii de calcul a tarifului de acces pe infrastructura, in concordanta cu reglementarile europene si care sa asigure acoperirea cheltuielilor administratorului infrastructurii feroviare pentru utilizarea acesteia de catre operatorii feroviari
- Introducerea unei noi politici tarifare in sistemul de transport feroviar, care sa permita apropierea nivelului acestora de cerintele europene si sa asigure intr-o mai mare masura acoperirea costurilor serviciilor de transport feroviar
- Stabilirea nivelului contributiei financiare a statului pentru plata serviciilor prevazute in contractul de servicii publice sociale de transport de calatori
- Stabilirea nivelului contributiei statului pentru sustinerea dezvoltarii si reparatiei infrastructurii feroviare, echivalent cu sustinerea financiara a infrastructurii rutiere
- Controlul atent al eficientei activitatilor administratorului infrastructurii feroviare si a operatorilor de transport feroviar, pentru a nu afecta negativ sprijinul financiar al statului in sectorul feroviar

7.1.1. Implementarea unei noi metodologii de calcul a tarifului de acces pe infrastructura

Pe baza unui studiu finantat din fonduri PHARE, Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului a realizat un nou concept de calcul al tarifului de acces pe infrastructura feroviara, in concordanta cu noile principii europene.

Noul concept de calcul se bazeaza pe aplicarea celor mai moderne concepte dezvoltate pe plan european si are ca fundament urmatoarele principii:

- Tariful de acces pe infrastructura feroviara publica se aplica in mod nediscriminatoriu pentru toti operatorii feroviari, pentru conditii similare de transport.
- Tariful de acces pe infrastructura feroviara publica se calculeaza pentru fiecare tren programat sa circule, functie de categoria sectiei sau sectiilor de circulatie pe care a fost acordata trasa trenului, de lungimea in kilometri a trasei si de tonajul brut al trenului.
- Sectiile de circulatie de pe infrastructura publica se impart in sase categorii functie de caracteristicile tehnice ale acestora.
- In vederea stabilirii tarifului de acces pe infrastructura, costurile infrastructurii publice se impart in costuri fixe si variabile, dupa cum urmeaza:
 - costurile fixe sunt cele legate de asigurarea circulatiei trenurilor si de siguranta circulatiei
 - costurile variabile sunt cele legate de intretinerea si reparatia infrastructurii functie de uzura ca urmare a traficului realizat
- Fiecare operator feroviar va incheia cu administratorul infrastructurii un contract de acces pe infrastructura feroviara publica, in care se vor include in mod obligatoriu:
 - volumul de tone-kilometri pe care se angajeaza sa-l realizeze pe fiecare sectie de circulatie;
 - numarul de trase de tren planificat pe fiecare sectie de circulatie, cu tonajul brut estimat pe tren si lungimea maxima a trenurilor;
 - pentru traficul de marfa, trasele planificate se impart in trase ferm contractate si trase optionale;
 - tariful de acces pentru volumul de transport contractat.
- Contractul de acces pe infrastructura publica se incheie de catre fiecare operator, de regula, pentru o perioada de patru ani.

g) Pentru trasele contractate, administratorul infrastructurii garanteaza rezervarea acestora si ii compenseaza pe operatori in cazurile in care s-au produs intarzieri in circulatia trenurilor programate (ex: intarzierea din vina administratorului infrastructurii cu mai mult de 20% din durata programata de parcurs a trasei unui tren programat, restrictii temporare de viteza, fata de vitezele la care au fost trasate de catre administratorul infrastructurii, inchiderea temporara a unei sectii de circulatie, daca ruta alternativa oferita mareste timpul de circulatie a unei trase contractate cu mai mult de 20% fata de ruta normala).

Aplicarea acestei noi metodologii se va putea face numai utilizand sistemul informatic IRIS, care va permite preluarea si prelucrarea datelor pe baza criteriilor de tarifare stabilite, pornind de la costurile fixe si variabile ale Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A.

In acest scop este necesar sa se aprobe prin hotarare de guvern noile principii de calcul TUI, in mod nediscriminatoriu pentru toti operatorii feroviari si sa se urgenteze implementarea pana la sfarsitul anului 2005 a noii metode de calcul pe o zona pilot, urmand sa se generalizeze pe intreaga retea feroviara pana la 31.12.2006, prin extinderea sistemului IRIS.

7.1.2. Introducerea unei noi politici tarifare in sistemul de transport feroviar

Tarifele de transport feroviar de calatori sunt controlate de Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului si nu pot fi modificate de operatorii de transport fara aprobarea Guvernului. Politica tarifara actuala prevede pentru operatorii de calatori numai dreptul de a corecta tarifele stabilite de Guvern, cu rata inflatiei, atunci cand aceasta depaseste o valoare de 5%, fata de data ultimei corectii.

Multe dintre activitatile operatorilor feroviari sunt externalizate si se contracteaza in conditii de piata. Structura principalelor elemente de cheltuieli ale Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A., principalul operator feroviar de calatori din Romania arata ca cele mai multe dintre elementele de costuri sunt dictate de piata si nu pot fi controlate direct de management-ul societatii.

Se observa ca ponderea cheltuielilor care depind exclusiv de managementul operatorului feroviar (plati salariale) este de circa 20%, in conditiile in care media europeana este cuprinsa intre 40%-50%. Pe de alta parte, ca urmare a alinierii preturilor din economie la nivelul preturilor Uniunii Europene, multe dintre costurile operatorilor de transport feroviar de calatori au crescut semnificativ in ultimii ani (combustibil, energie electrica, metal, achizitiile de material rulant, etc.). S-a creat astfel o lipsa de venituri in sistem, care s-a incercat sa se echilibreze, in ultimii ani, prin cresterea contributiei statului pentru plata contractului de servicii publice sociale de transport.

Aceasta situatie a creat trei dezavantaje majore in sistemul feroviar:

- Ponderea contributiei statului in acoperirea costurilor serviciilor de transport feroviar de calatori a depasit media europeana de 50%, creand o presiune insuportabila asupra bugetului de stat
- Nivelul tarifulor platite de calatori pentru servicii de transport de calatori este foarte mult sub media europeana, aspect negativ in contextul integrarii europene a sistemului de transport
- Lipsa de venituri a operatorilor de calatori a condus la neplata obligatiilor catre Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., in calitate de administrator al infrastructurii feroviare, ceea ce a condus la cresterea artificiala a tarifulor platite de operatorii de marfa catre Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. si la aparitie de deficite ale sistemului feroviar.

Pentru a evita o criza de durata in sistemul feroviar este necesar sa se aplice o politica tarifara noua, care sa conduca la o crestere graduala a tarifulor. Se propune crearea cadrului juridic pentru o crestere trimestriala a tarifulor in transportul feroviar de calatori in medie cu 5%-7% in termeni reali, in perioada septembrie 2005 - decembrie 2007. In acest fel se poate ajunge la o crestere insumata de 50%-60% a tarifulor de transport calatori, ceea ce va conduce la echilibrarea financiara a operatorilor feroviari de calatori si la cresterea capacitatii acestora de a plati tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare.

7.1.3. Stabilirea nivelului contributiei bugetului de stat pentru plata serviciilor prevazute in contractul de servicii publice sociale de transport de calatori

Separarea institutionala a transportului de calatori pe tipuri de trafic (scurt parcurs si regionale) va crea o baza noua pentru contractarea de catre stat a serviciilor sociale de transport calatori. O noua strategie de plata diferentiata a serviciilor publice sociale functie de categoria trenurilor trebuie sa fie elaborata. Trenurile personale, de scurt parcurs vor continua sa fie sustinute prin contracte cu statul pentru plata serviciilor publice, iar trenurile de rang superior (IC si internationale) trebuie sa ajunga treptat la tarife care sa asigure o contributie cat mai redusa a bugetului de stat, pana la disparitie. Acest lucru trebuie sa aiba loc paralel cu deschiderea accesului pentru acest tip de trenuri la nivel european (anul 2010-2012). Sustinerea transportului feroviar de calatori prin contracte de servicii publice, inclusiv din bugetele locale va completa noua structura a acoperirii costurilor transportului feroviar de calatori.

In ultimii ani, contributia statului pentru transportul feroviar din Romania s-a situat la un procent de circa 0,7% din PIB, din care mai mult de jumatate a revenit transportului de calatori, iar restul, modernizarii si repararii infrastructurii feroviare publice. Procentul de alocare din PIB este peste media europeana, dar sumele alocate in valoare absoluta sunt mult sub nivelul european. Evolutia anuala a contributiei statului a fost urmatoarea:

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Plata contract servicii publice calatori [mil. Euro]	184,16	198,97	162,99	155,17	196,76	177,86
Contributia bugetului de stat pentru servicii publice calatori in Euro/1000 calatori km	15,3	17,11	14,86	18,25	23,16	20,32

Raportat la media europeana, care reprezinta circa 50-60 Euro pentru 1.000 calatori-km, este evident ca Romania detine o pozitie modesta in politica de sustinere a transportului feroviar, desi costurile unui operator feroviar de calatori tind sa fie similare pe plan european (acelasi material rulant, aceleasi costuri de intretinere sau reparatie, costuri similare ale energiei sau motorinei). Problema majora a acestei situatii este ca produsul intern brut al Romaniei inca nu este comparabil cu media europeana.

Corelat cu noua politica tarifara in transportul feroviar de calatori care trebuie sa asigure treptat preluarea intr-o proportie mai mare a costurilor serviciilor de transport, Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului trebuie sa asigure anual intreaga diferenta dintre costuri si venituri pentru pachetul de servicii publice sociale contractate cu operatorii de transport de calatori, pentru a nu mai genera arierate.

In acest context trebuie implementate masuri eficiente de reducere a costurilor atat la nivelul administratorului infrastructurii feroviare, pentru a scadea tariful de utilizare a infrastructurii, cat si pentru operatorii feroviari de calatori pentru ca sustinerea financiara a statului sa fie acordata in folosul calatorilor si nu pentru acoperirea ineficientei societatilor comerciale din sistemul de transport feroviar.

7.1.4. Stabilirea nivelului contributiei bugetului de stat pentru sustinerea dezvoltarii si reparatiei infrastructurii feroviare

Infrastructura feroviara este proprietatea publica a statului, data in concesiune catre CFR SA in calitate de administrator al acesteia. Conform legii, lucrarile de reparatii si modernizare a infrastructurii feroviare se realizeaza din fonduri publice, in limita alocatiilor bugetare anuale. Lipsa posibilitatilor de finantare adecvata a activitatilor de reparatie si intretinere a infrastructurii feroviare a dus la degradarea accentuata a starii tehnice a acesteia, cu consecinte negative privind calitatea serviciilor de transport si a gradului de siguranta.

Situatia scadentelor la lucrarile de reparatii ale principalelor elemente ale infrastructurii feroviare publice la inceputul anului 2005 se prezinta astfel:

Nr. crt.	Elementele infrastructurii feroviare	U.M.	Existente pe retea C.F.R.	Scadente la reparatii	%
1.	Linii curente si directe	km.	13.814	4.840	35%
	Poduri, total din care:	buc.	4.211	2.698	64%
2.	- cu durata normala de viata expirata	buc.		607	
	- cu ciclul R.K. expirat	buc.		2.091	
	Podete, total din care:	buc.	13.963	10.915	78%
3.	- cu durata normala de viata expirata	buc.		2.306	
	- cu ciclul R.K. expirat	buc.		8.609	
4.	Terasamente	nr. puncte	1.060	1.060	100%
		periculoase			
5.	Tuneluri	buc.	170	62	36%
		nr. statii	1.102	933	85%
6.	Instalatii SCB				

	nr. macazuri	22.251	17.320	78%
7. Instalatii BLA	km.	5.608	4.568	81%
8. Linii electrice de contact (LC)	km.	10.493	9.800	93%
9. Linii electrice joasa tensiune (LES, LEA)	km.	5.869	4.680	80%
10. Substatii de tractiune electrica (ST)	buc.	77	71	92%
11. Posturi transformatoare 16 MVA, 25 kV	buc.	186	24	13%

Pentru pastrarea gradului de siguranta a circulatiei trenurilor pe infrastructura feroviara a fost necesara introducerea masiva de restrictii de viteza si declasarea liniilor, pe care se circula cu viteze din ce in ce mai mici. Evolutia numarului total al punctelor periculoase si lungimea totala aferenta acestora, in perioada 1991-2005 sunt prezentate in graficul de mai jos:

Lipsa fondurilor necesare interventiilor a dus la inmultirea si permanentizarea zonelor cu terasamente slabite, care necesita o supraveghere atenta din partea personalului caii ferate cu costuri suplimentare.

Reducerea vitezelor maxime de circulatie a trenurilor de calatori si marfa pe liniile curente si directe, se prezinta conform datelor din tabelul de mai jos:

Treapta de Viteza [km/h]	Anul/Lungime [km]		
	2001	2002	2003
< 50	3.682	3.750	3.825
51-80	5.471	5.520	5.575
81-100	2.811	2.725	2.656
101-120	2.057	2.014	2.009
121-140	219	212	201
TOTAL	14.240	14.226	14.266

Vitezele mici de circulatie pe zonele mentionate se reflecta in scaderea calitatii serviciilor oferite de operatorii de transport feroviar, care parcurg aceleasi distante in timpi de circulatie mult mai mari, facand astfel acest mod de transport mai putin atractiv decat transportul rutier.

Aceasta situatie creeaza dificultati majore in aplicarea politicilor de dezvoltare a transportului feroviar in perspectiva integrarii europene a Romaniei si in pastrarea unei proportii echilibrate a pietei de transport rutier si feroviar in Romania.

Asigurarea unor finantari suficiente pentru activitatile de intretinere a infrastructurii feroviare din Romania va permite atingerea unor obiective majore, care decurg din necesitatea respectarii angajamentelor privind integrarea europeana.

Prin implementarea noului concept de acoperire a costurilor administratorului infrastructurii feroviare din venituri proprii si din contributia financiara a bugetului de stat intr-o proportie mai apropiata de media europeana, se pot asigura conditii pentru un echilibru financiar robust, pe termen lung al administratorului infrastructurii feroviare. Acest lucru impune o prezenta mai activa a statului in sustinerea financiara a reparatiilor infrastructurii feroviare, similar cu implicarea in infrastructura rutiera.

Acoperirea costurilor infrastructurii in proportie de 35%-40%, similar cu politicile altor state europene se poate implementa incepand cu anul 2006, prin inceperea unui program de tip SWAP finantat de Banca Mondiala si Guvernul Romaniei pentru sectorul feroviar. Acest program poate asigura acoperirea costurilor reparatiei infrastructurii feroviare, in completarea veniturilor proprii alocate de administratorul infrastructurii feroviare pentru functionarea acesteia.

In mod concret, prin o eventuala co-finantare a intretinerii infrastructurii feroviare prin programul SWAP, Romania va putea atinge urmatoarele obiective de dezvoltare:

- Pastrarea unui procent de piata de 35%-40% pentru transportul feroviar
- Crearea conditiilor pentru interoperabilitate cu sistemul de transport feroviar european
- Mentinerea unui grad ridicat al sigurantei circulatiei in traficul feroviar
- Implementarea unor metode moderne de intretinere a infrastructurii feroviare, cu efecte directe in cresterea productivitatii muncii in transportul feroviar si reducerea costurilor in operarea retelei feroviare
- Atragerea unui procent mai ridicat de trafic international de tranzit pe reseaua feroviara din Romania
- Dezvoltarea traficului multi-modal cu transportul rutier si maritim.

Asigurarea unui program coerent de sustinere a activitatilor de reparatie si intretinere a infrastructurii feroviare va permite ca Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. sa ofere operatorilor feroviari accesul la o infrastructura eficienta si ecologica, pe care calatorii si marfurile sa se deplaseze sigur, in orice anotimp, zi si noapte, indiferent de conditiile meteorologice, conform orarelor stabilite, cu costuri competitive.

Co-finantarea activitatilor de intretinere si reparatii a infrastructurii feroviare din veniturile proprii ale Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. si din contributiile financiare ale statului prin proiectul SWAP va permite:

- reducerea treptata, pana la eliminarea totala, a punctelor periculoase de pe reseaua Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A.;
- efectuarea de lucrari de mentenanta si de reparatie capitala de volum sporit, care sa asigure reducerea treptata a numarului elementelor infrastructurii feroviare publice scadente la RK sau cu durata normala de functionare depasita;
- cresterea gradului de siguranta a circulatiei feroviare si rutiere, prin reducerea accidentelor soldate cu pagube materiale si victime omenesti la trecerile la nivel;
- imbunatatirea regularitatii circulatiei trenurilor, prin cresterea vitezelor maxime de circulatie la nivelul vitezelor stabilite la proiectarea liniilor;
- readucerea infrastructurii feroviare publice la parametri tehnici initiali;
- asigurarea interoperabilitatii infrastructurii feroviare publice romane cu infrastructura si cu sistemele de transport european;
- modernizarea instalatiilor feroviare de siguranta a circulatiei, prin introducerea sistemului de semnalizare cu trepte multiple de viteza si a sistemului de control al trenurilor ETCS.

Proiectul SWAP este prevazut sa se desfasoare pe o perioada de 5 ani, incepand cu anul 2006. Pentru a sustine programul minimal de intretinere si reparatie a infrastructurii feroviare din Romania, este necesar ca proiectul SWAP sa acopere un necesar anual de circa 115 milioane Euro, asa cum se prezinta in tabelul de mai jos:

An	Proiectare pentru reabilitarea infrastructurii feroviare	Reparatii in statii de frontiera cu ecartament larg	Reparatii capitale infrastructura feroviara	Reparatii periodice	Poduri si tuneluri	Masini de cale	Instalatii de electrificare	Semnalizari feroviare	Total anual
2006	5,300	4,000	52,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	115,270
2007	5,300	8,000	48,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	115,270
2008	5,300	8,000	47,000	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,270
2009	5,300		55,500	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,770
2010	5,300		55,500	8,520	14,000	20,000	4,450	7,000	114,770
Total	26,500	20,000	258,000	42,600	70,000	100,000	22,250	35,000	574,350

7.2. Consolidarea procesului de restructurare prin redefinirea proceselor de business in sistemul feroviar

7.2.1. Crearea unor noi structuri orientate comercial

In vederea asigurarii echilibrului financiar pe termen lung in sistemul feroviar este necesar ca in perioada 2005-2008 si se actioneze pentru consolidarea procesului de restructurare in zone in care s-au inregistrat deja schimbari anterioare. Prioritatea procesului de restructurare este redefinirea modului de functionare a administratorului infrastructurii feroviare (Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A.), precum si a operatorilor feroviari creati prin reorganizarea Societatii Nationale a Calilor Ferate Romane (Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. si Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A.).

Acest proces semnifica realizarea in mod concret la nivelul sistemului feroviar a urmatoarelor obiective:

- Crearea unui Centru de servire a clientilor in Transportul de Marfa care va reorganiza procedurile prin care Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. isi ofera serviciile clientilor. In acest fel se vor adopta in cadrul companiei cele mai bune practici privind politicile tarifare, contractele cu clientii, facturarea si colectarea veniturilor si urmarirea expeditiilor de vagoane.
- Crearea unui Centru de urmarire a circulatiei trenurilor, care va asigura prin mijloace electronice controlul circulatiei feroviare oferind solutii pentru optimizarea deciziilor operative de dirijare a circulatiei trenurilor pentru diversi operatori feroviari.
- Crearea unui Centru pentru Managementului Intretinerii Infrastructurii Feroviare prin reorganizarea procedurilor de administrare a infrastructurii feroviare, a sistemului de planificare a lucrarilor si de urmarire a executiei acestora prin

implementarea unui sistem automatizat de planificare a lucrarilor de intretinere, bazat pe datele furnizate de rama automotoare de diagnoza a caii si liniei de contact.

Totodata, se vor aborda proiecte concrete pentru finalizarea realizarii unui sistem modern de gestiune a activitatilor financiar-contabile, a unui concept nou de planificare a circulatiei trenurilor si de proiectare a mersului trenurilor, precum si pentru o noua structura a trenurilor de calatori.

Toate aceste proiecte vor fi finantate cu ajutorul Bancii Mondiale, pe baza unui imprumut inceput in anul 2005 si a Comunitatii Europene prin fonduri PHARE.

7.2.2. Implementarea unui concept nou pentru distributia de energie electrica de tractiune

In structura organizatorica actuala Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., in calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice primita in concesiune de la stat este responsabil cu distributia de energie electrica de tractiune pentru operatorii de transport.

Aparitia mai multor operatori de transport de marfa si calatori, cu dotari tehnice diferite si consumuri diferite creeaza o mare problema in stabilirea consumurilor precise pentru fiecare consumator. Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. nu este consumator final de energie de tractiune, ci numai contracteaza energia cu ELECTRICA S.A. si o refactureaza catre operatorii feroviar. Deoarece nu are ca obiect principal de activitate distributia de energie electrica Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. nu poate functiona cu statut de distribuitor de energie electrica. In calitate de utilizator final, Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. contracteaza energia electrica la pretul oficial practicat pe piata, cu costurile de distributie incluse si o refactureaza catre operatorii feroviar, adaugand costurile proprii de distributie generate de functionarea unei retele de 10.500 km de linie de contact si 77 substatii de tractiune aflate de-a lungul retelei feroviare.

Pentru reducerea costurilor tractiunii electrice platite de operatorii feroviar se infinteaza o filiala detinuta in totalitate de Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., cu numele CFR ELECTRICA. Rolul lui CFR ELECTRICA este de a actiona pe piata de transport feroviar din Romania ca distribuitor de energie de tractiune. In acest sens se va actualiza cadrul juridic actual pentru a se putea prelua (prin inchiriere) de la Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. activele necesare distributiei de energie electrica.

CFR ELECTRICA va trebui sa se organizeze astfel incat sa poata sa achizitioneze energie electrica de pe piata libera, la cel mai bun pret posibil si sa poata furniza energia de tractiune catre operatorii feroviar la preturile pietei, acoperindu-si costurile de functionare din diferenta dintre tariful de achizitie a energiei electrice si tariful de vanzare.

7.3. Reorganizarea transportului feroviar de calatori in Romania

Rezolvarea problemei transportului feroviar de calatori este o necesitate si o urgenta, deoarece liberalizarea traficului va pune in pericol existenta Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A., daca va continua sa functioneze pe aceleasi baze organizatorice. Solutia trebuie cautata intr-o serie de masuri organizatorice si juridice care sa asigure echilibrul financiar necesar. In perioada 2005-2008 trebuie sa se asigure implementarea unui pachet de masuri dupa cum urmeaza.

7.3.1. Noua structura a trenurilor de calatori

Actuala structura de trenuri personale, accelerate, rapide si inter-city va fi inlocuita treptat in perioada 2005-2010 cu o structura noua, aliniata la cea europeana, dupa cum urmeaza:

- Trenuri Inter-City: vor circula in timpul zilei si vor lega principalele orase din Romania, utilizand liniile interoperabile.
- Trenuri Inter-Regio: vor asigura serviciul de transport de masa, pe distante medii. Vor rula pe infrastructura conventionala si vor acoperi zilnic distante intre 100 si 400 de kilometri. Viteza medie va fi de circa 100 km/ora, astfel incat timpul de calatorie sa nu depaseasca 4 ore. Vor circula la intervale de 30, 60 sau 120 de minute pe fiecare ruta si vor asigura conexiuni convenabile in statiile de cale ferata importante.
- Trenuri regionale (locale): vor asigura transportul in jurul marilor orase asigurand traficul suburban si de navetisti. Aceste trenuri vor circula in regim de frecventa foarte inalta, cu tarife simplu de memorat. Vor fi trenuri cu accelerare rapida (rame electrice sau Diesel) pentru a minimiza duratele de circulatie intre statii. Aceste trenuri vor trebui sa beneficieze de subventii importante de la autoritatile locale pentru a putea sa fie exploatate in conditii de eficienta pentru operatorii feroviar.
- Trenuri de noapte: Calatoriile pe distante lungi vor putea fi facute noaptea in trenuri cu vagoane de dormit, pe distante ce vor putea fi strabatute in 8-10 ore.

Aceasta structura se va putea realiza pe masura ce parcul actual de material rulant se va moderniza axandu-se in special pe rame electrice si automotoare.

7.3.2. Separarea traficului de calatori de lung parcurs de cel regional

7.3.2.1. Elaborarea cadrului juridic privind societatile comerciale pentru transportul regional de calatori

Elaborarea si aprobarea hotararii de Guvern privind infiintarea societatilor de transport feroviar de calatori regionale si redefinirea obiectului de activitate pentru Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. trebuie rezolvate avandu-se in vedere experienta acumulata din precedenta actiune de separare a traficului de calatori. Principiile esentiale care trebuie avute in vedere sunt:

- Societatile de transport feroviar de calatori regionale trebuie sa fie complet independente de Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. din punct de vedere financiar si organizatoric
- Fiecare societate de transport calatori trebuie sa detina parc propriu de material rulant
- Numarul societatilor de scurt parcurs trebuie analizat functie de nevoile reale de transport din fiecare zona a tarii
- Reguli precise de impartire intre operatorii de calatori a veniturilor obtinute din contractele de servicii publice de transport cu Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului
- Un set de reguli comune obligatorii pentru toate societatile de transport feroviar de calatori trebuie stabilit si urmarit prin Autoritatea Feroviara Romana AFER (reparatii si intretinere material rulant, conditii minimale de confort pe tip de tren, ticketing electronic obligatoriu)
- Reguli clare privind vanzarea de bilete pentru orice tren, din orice gara, pentru orice destinatie, indiferent de societatile care opereaza trenurile, astfel incat calatorii sa nu fie afectati de aparitia mai multor operatori de transport feroviar

- Reguli clare de repartizare a veniturilor între operatorii feroviari, care să nu distorsioneze piața

7.3.2.2. Atragere bugete locale pentru contractarea de servicii publice de transport feroviar de călători

Cadrul juridic creat pentru sistemul de transport feroviar menționează în mod constant necesitatea implicării bugetelor locale pentru contractarea de servicii publice sociale de transport călători. Este necesară completarea cadrului juridic al administrației publice locale pentru a putea aloca fonduri cu această destinație, conform normelor europene în vigoare în multe state membre.

Modelul european de atragere a autorităților locale în susținerea transporturilor publice feroviare de interes local trebuie să fie mai repede introdus în România, pentru a asigura condiții mai bune de echilibrare financiară în sistemul de transport feroviar.

7.4. Privatizarea unor activități în transportul feroviar

7.4.1. Privatizarea CFR-Marfa

În transportul de marfuri, prioritatea pe termen lung va fi privatizarea integrală a acestui sistem de transport, pentru a-i asigura flexibilitatea necesară pentru a rezista pe piața liberă de transport. Alianțe cu alți operatori europeni importanți vor fi necesare pentru a ne proteja piața de transport și pentru a obține segmente noi de piață din traficul internațional.

Data aderării României, 1 ianuarie 2007, constituie totodată termenul ultim la care statele membre trebuie să deschidă accesul nerestricționat pe infrastructura pentru traficul internațional de marfuri, deci operatorii feroviari din România nu vor beneficia de o perioadă de adaptare la noile condiții. Încă din anul 2005, o serie de operatori feroviari din alte state membre ale Uniunii Europene au început să inițieze operatori feroviari în România, care se pregătesc pentru momentul 1 ianuarie 2007.

În general, în traficul de marfuri se întrevad cele mai mari riscuri pentru operatorii români, datorită concurenței acerbe care se va declanșa ca urmare a deschiderii pietelor. Este foarte necesar să se asigure condiții pentru consolidarea poziției operatorilor români până la data aderării, altfel există riscul dispariției acestora și creării de somaj în urma impactului concurenței internaționale.

În primul rând, trebuie ținut seama de faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. deține circa 35%-40% din piața de transport din România. Media europeană a pieței de transport feroviar este de numai 6%-8%, în pofida eforturilor uriașe făcute de guvernele europene pentru obținerea unei cote de piață mai mare. Această distribuție a pieței, aparent în favoarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. și a celorlalți operatori feroviari români, constituie o mare provocare după 1 ianuarie 2007.

Odată cu integrarea europeană și deschiderea accesului pe piața de transport feroviar din România, mulți operatori internaționali vor fi atrași de cultura clienților români pentru transportul feroviar și vor considera piața din România un adevărat Eldorado pentru afacerile lor. Oferte foarte competitive vor fi făcute principalilor clienți ai lui Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. și a celorlalți operatori români și aceștia trebuie să fie cu adevărat puternici pentru a putea rezista pe piață.

În anul 2005 este necesar să se asigure cadrul contractual legal pentru a se putea începe demersurile de pregătire a procesului de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A., în condițiile legii. În prezent Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. are o bună credibilitate pe piața internațională, o dovadă fiind faptul că a putut obține de pe piața de capital, fără garanții de stat, în urma unei emisiuni de eurobonduri, un împrumut de 120 milioane de Euro.

O eventuală privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A., în condițiile actuale de piață, când ocupă circa 90% din piața de transport feroviar din România ar conduce la un pret de vânzare foarte bun, și ar atrage investitori străini importanți. Întârzierea privatizării mult după integrarea europeană, va pune Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. în fața unei concurențe foarte puternice, care poate conduce la scăderea ponderii sale pe piață și, implicit, a valorii de vânzare.

Totodată, privatizarea trebuie să aibă ca obiectiv identificarea unui investitor (grup de investitori) care să aibă experiența anterioară semnificativă în gestionarea unui operator feroviar privat și care are interes să formeze în România un puternic operator feroviar cu alură europeană, nu să transforme Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. în filială unui alt operator european puternic. Având în vedere faptul că Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. este o societate comercială profitabilă, care deține a șaptea poziție în Europa ca volum de transport, privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. trebuie să nu genereze somaj în România, ci să conducă la consolidarea poziției sale pe piața europeană.

Pastrarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. ca firmă cu capital de stat pentru o perioadă mai mare de timp, necesită începerea unei politici de investiții masive pentru a putea fi competitivă pe piața liberă. Menținerea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. fără nici o susținere financiară de la stat, cum se întâmplă în prezent, este puțin probabil să se poată realiza până la conservarea poziției sale pe piața de transport după 1.01.2007.

În acest context, nu trebuie ignorat faptul că unii dintre operatorii feroviari de marfuri din Uniunea Europeană sunt și în prezent susținuți puternic financiar de guverne pentru anumite tipuri de transport, ca urmare a politicii statelor de atragere de noi clienți pentru transportul feroviar de marfuri.

În același timp, structuri de tip holding a unor operatori concurenți pentru transporturile de marfuri și călători sau chiar împreună cu infrastructura feroviară fac mai puțin transparente transferurile de fonduri de la stat către căile ferate pentru serviciile publice sociale. De exemplu, este greu de probat faptul că locomotivele care sunt achiziționate din bani publici pentru transportul de călători, nu sunt folosite și pentru traficul de marfa.

De asemenea, transferurile masive ale unor state pentru susținerea infrastructurii feroviare și pentru plata serviciilor publice de transport călători, conduc la tarife de acces pentru operatorii de marfa mai reduse, deci la profituri mai mari pe piața internă, care ar permite prezenta mai agresivă pe piețele internaționale.

Este interesant in acest context de comparat nivelele tarifelor de acces platite in diferite tari europene. Astfel, in statele cu transferuri financiare masive catre caile ferate, tarifele de acces pe infrastructura platite de operatorii de transport de marfuri au nivele mai scazute decat cele pentru operatorii de calatori.

In acest context, decizia privind privatizarea Societatii Nationale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. este extrem de importanta si trebuie analizata cu mult discernamant.

In esenta, cele doua variante privind viitorul Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. ar putea fi sintetizate astfel:

a) mentinerea ca societate cu capital de stat necesita:

- i. sustinere financiara pentru investitii pentru a rezista pe piata libera (dificultati legate de legea ajutorului de stat)
 - ii. libertati similare cu orice operator privat privind politicile salariale, de personal sau tarificare
 - iii. investitii in alte tari pentru a crea societati comerciale afiliate care sa sustina prezenta pe piata internationala de transport
- b) privatizare

i. alegerea momentului prielnic pe piata internationala

ii. alegerea unui investitor (grup de investitori) care au experienta anterioara in gestionarea transportului de marfuri in calitate de operator privat, care are interes sa se fixeze in Romania ca operator european, nu sa transforme Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. in filiala unui operator puternic deja existent in Europa

Indiferent daca se are in vedere sau nu privatizarea Societatii Nationale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A., este necesar ca in perioada 2005-2007 sa se accelereze reforma in sectorul comercial al acestei societati comerciale, in vederea asigurarii atingerii urmatoarelor obiective:

- Consolidarea pozitiei de lider pe piata transporturilor feroviare din Romania;
- Consolidarea legaturilor directe cu clientii cu potential transportabil pe calea ferata;
- Cresterea cotei de piata si a gradului de profitabilitate.

Tarifele publicate de Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. trebuie sa capete caracter exclusiv de tarife de "vitrina", iar tarifele reale se vor stabili pentru fiecare client, reducerile tarifare sau tarifele aplicate fiind stabilite pe baza de contracte incheiate in conditiile politicii de vanzari a Societatii Nationale de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A.

Pentru anii urmasori, Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. trebuie sa-si intensifice eforturile pentru consolidarea pozitiei pe piata si pentru a rezista competitiei din anul 2007. In acest context, masuri concrete pentru continuarea reformei sunt necesare in ceea ce priveste:

- concentrarea activitatilor comerciale in centre comerciale si cresterea ponderii contractelor cu plata centralizata si pe termene multianuale

- reducerea semnificativa a activitatilor comerciale la nivelul statiilor de cale ferata
- generalizarea sistemelor informatice pentru activitatile comerciale, de urmarire a traficului si a relatiilor cu clientii
- asigurarea de parteneriate cu operatori de marfa importanti pe piata europeana, care au interese convergente cu Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. (inclusiv participarea la firme mixte de transport international in Europa).

7.4.2. Privatizarea serviciilor de transport pe liniile neinteroperabile

In urma analizei gradului de utilizare a infrastructurii feroviare s-a constatat faptul ca pe circa 75% din liniile de cale ferata se transporta 98% din volumul de marfuri si 92% din numarul de calatori. Circa 25% din reseaua feroviara, cu un grad de utilizare foarte scazut formeaza asa numitele linii neinteroperabile, care se exploateaza pe baza unor reguli specifice traficului redus.

In acest context, in perioada 2005-2008 se va urmari accelerarea procesului de oferire a liniilor neinteroperabile unor operatori privati, in conditii speciale, care sa asigure functionarea acestora in conditii de eficienta. Principiile de predare a acestor linii catre agenti privati vor fi cele stabilite prin cadrul legal existent in Romania:

- Inchirierea liniilor catre agenti privati autorizati de AFER prin licitatie prin Bursa de Marfuri

Predarea liniilor catre agenti privati, cu obligatia platii unei chirii lunare reduce, care sa acopere, in principal, taxele si impozitele pe care le datoreaza Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. la stat pentru linia respectiva

- Predarea materialului rulant necesar traficului de calatori pe sectia respectiva, contra unei chirii lunare care sa acopere, in principal, costurile de amortisment
- Subventionarea transportului de calatori si compensarea facilitatilor acordate unor categorii protejate prin lege (elevi, studenti, pensionari, etc.)

Conditia pentru mentinerea acestor avantaje este obligatia de a mentine in functiune toate trenurile de calatori din livretul de tren, la tarifele aprobate de Guvern.

Se urmareste ca prin aceste masuri sa putem privatiza serviciile de transport de calatori si marfuri la toate cele 118 sectii de circulatie cu o lungime totala de 3.388 km aflate in acest regim.

In acest context se impune imbunatatirea cadrului juridic existent astfel incat acesta sa permita tratarea nediscriminatorie a tuturor operatorilor de calatori in ceea ce priveste accesul lor la plata serviciilor publice sociale contractate cu statul, plata compensatiilor pentru transportul unor categorii speciale de calatori (elevi, studenti, pensionari, etc.).

Liniile neinteroperabile pentru care nu se va manifesta interesul unor agenti privati si a caror exploatare nu va putea fi privatizata, vor intra in proces de inchidere, cu acordul autoritatilor locale.

7.4.3. Pregatirea transportului feroviar de lung parcurs pentru privatizare (parteneriat)

Transportul feroviar de calatori de lung parcurs, trebuie organizat intr-o noua viziune asupra serviciilor oferite publicului calator si a politicii de urmat pentru a putea mentine actualul segment de piata, si pentru a putea face fata noilor provocari. In vederea cresterii eficientei transporturilor de calatori, Uniunea Europeana are in vedere liberalizarea completa a transportului international de calatori pana in anul 2012. La acea data trenurile internationale vor avea inclusiv dreptul de a face cabotaj pe teritoriul oricarui stat membru, in drumul spre destinatie.

In acest context, trebuie avute in vedere noile provocari si trebuie definite actiuni concrete pentru contracararea actiunilor ce vor aparea dupa integrarea Romaniei in UE, din partea marilor societati feroviare de transport de calatori ale statelor membre. In acest sens, departamentul de calatori de lung parcurs trebuie sa-si gaseasca parteneri atat pentru traficul intern cat si pentru cel extern.

In perioada imediat urmatoare trebuie actionat pentru imbunatatirea calitatii serviciilor in traficul de lung parcurs prin dotarea cu material rulant de calitate care sa corespunda tendintelor pe plan european si sa satisfaca cerintele de interoperabilitate. In aceasta ordine de idei, trebuie avut in vedere transportul de noapte cu vagoane de dormit, imbunatatirea si modernizarea parcului de material rulant existent, precum si dotarea cu rame electrice multisistem, optime din punct de vedere al confortului pentru lung parcurs.

Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. trebuie sa-si gaseasca parteneri potriviti pentru acest tip de trafic, atat pe plan intern, cat si pe plan international. Acestia trebuie sa fie parteneri cu experienta in domeniu, capabili sa sustina prezenta pe piata a unei societati mixte sau a unui consorciu de operare in regim co-shared pe unele rute de lung parcurs.

Este important ca pentru traficul international sa fie consultati partenerii traditionali existenti pe piata internationala pentru a consolida piata de transport pe care opereaza Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A.

7.5. Parteneriate pentru consolidarea pozitiei pe piata

7.5.1. Centre logistice de marfa

Pentru a putea genera un trafic important de marfuri pe rutele internationale care traverseaza Romania se va sprijini dezvoltarea de centre logistice de marfa pe teritoriul Romaniei. Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, impreuna cu autoritatile locale vor sprijini proiecte de parteneriat public-privat pentru infiintarea de centre logistice de marfa, care vor avea rol de placa turnanta in acumularea si distributia de marfuri, sustinand totodata transportul inter-modal. In general, in Europa se creeaza in prezent astfel de centre logistice, care sunt generatoare de trenuri de marfa directe, de lung parcurs, pe coridoarele europene.

7.5.2. Servicii in telecomunicatii pe reseaua de fibra optica

Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. dispune de una dintre cele mai moderne retele de fibra optica din Romania, necesara pentru satisfacerea cerintelor de comunicatii impuse de specificul activitatii de conducere a circulatiei trenurilor. Aceasta retea are o capacitate de transmisie de date mult mai mare decat necesitatile Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A. Ca urmare, este necesar sa se elaboreze o strategie de comercializare a surplusului de capacitate, prin colaborari cu furnizori de servicii cu valoare adaugata in domeniu (Internet, televiziune prin cablu, transmisie de date, telefonie fixa sau mobila, etc.). Implicarea Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A. pe piata comunicatiilor trebuie sa aiba loc de o asemenea maniera incat sa nu implice riscuri investitionale proprii pentru un anumit tip de servicii. Rețeaua de telecomunicatii a Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A. trebuie sa ofere capacitati de transmisie de informatie digitizata, pentru orice tip de servicii, functie de interesul pietei, fara a se implica direct investitional.

7.5.3. Servicii informatice pe piata internationala

Sistemul de transport feroviar din Romania a dezvoltat un sistem informatic integrat, foarte complex, bazat pe cele mai noi tehnologii existente. Acest sistem se compune din mai multe componente foarte competitive pe plan international:

- Sistemul IRIS pentru conducerea traficului feroviar
- Sistemul Xsell pentru vanzarea electronica de bilete de calatorie in traficul feroviar de persoane
- Sistemul financiar-contabil bazat de pachetul Oracle Financials

Dezvoltarea si exploatarea acestor sisteme sofisticate se fac in cadrul SC Informatica Feroviara, care functioneaza ca societate comerciala cu statut de filiala a Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A. SC Informatica Feroviara poate avea un rol important in comercializarea acestor sisteme pentru alte cai ferate din regiune.

Identificarea unor parteneriate private care sa asigure capacitatea de acces la piata si sa ofere garantiile necesare pe plan international intr-un domeniu sensibil cum este informatica, constituie o prioritate care poate sa conduca la obtinerea de contracte avantajoase internationale.

7.6. Redimensionarea numarului de personal functie de volumul de activitate in sectorul feroviar

Redimensionarea numarului de personal din sectorul feroviar de stat constituie o problema dificila a restructurarii activitatilor, dictata de evolutiile nefavorabile de pe piata, marcate de scaderi continue ale cifrei de afaceri si de reducere a volumelor de transport anuale. Pregatirea pentru intrarea in Uniunea Europeana si apoi presiunile ce vor apare ca urmare a accesului liber pe infrastructura feroviara a mai multor operatori feroviari vor impune in continuare masuri dure de dimensionare a personalului strict in conformitate cu cerintele pietei.

Pentru perioada 2005-2007 se vor aplica masurile necesare care sa permita incadrarea sistemului de transport feroviar in indicii de performanta stabiliti prin programele PAL1, 2 si 3 semnate de Guvernul Romaniei cu Banca Mondiala, programe de ajustare structurala a economiei romanesti.

In afara acestor programe este necesar ca fiecare societate feroviara, mai ales Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. sa se pregateasca sa aiba in perspectiva anului 2007, productivitati similare cu operatorii feroviari cu care va intra in competitie. In acest sens, societatile feroviare trebuie sa elaboreze programe concrete.

8. Restructurarea Autoritatii Feroviare Romane (AFER)

Este necesar a se face o analiza atenta pentru a se evidentia conditiile, avantajele si momentul in care se poate face separarea activitatilor. Trebuie avute in vedere de asemenea activitatea de organism notificat in domeniul interoperabilitatii feroviare si a organismului de licentiere a operatorilor de transport feroviar.

Actuala structura institutionala a fost creata in anul 1998, iar legislatia Uniunii Europene nu prevede obligativitatea separarii institutionale. Separarea institutionala a activitatii actualului inspectorat ar conduce la trecerea acestuia la finantarea de la bugetul de stat, ceea ce ar determina cheltuieli suplimentare la bugetul de stat.

In conformitate cu prevederile primului si celui de-al doilea pachet feroviar, organizarea Autoritatii Feroviare Romane trebuie sa cuprinda patru activitati independente:

- Autoritatea nationala de siguranta feroviara
- Organismul pentru licentierea operatorilor de transport feroviar
- Organismul notificat pentru interoperabilitate feroviara
- Organismul pentru investigarea accidentelor si incidentelor feroviare.

Avand in vedere complexitatea sarcinilor acestor organisme si noutatea lor pe plan european este necesar sa se faca studii cu consultanti de specialitate in vederea gasirii solutiei optime. Expertii Comisiei Europene pot oferi aceasta asistenta prin intermediul TAIX, organism care are rolul de a acorda asemenea asistente din fonduri nerambursabile.

9. Cresterea calitatii managementului in sistemul de transport feroviar

O conditie esentiala pentru restructurarea cu succes a sistemului de transport feroviar este asigurarea unui management performant la toate nivelele ierarhice ale caii ferate. Manageri instruiti, avand cunostinte temeinice privind tehnicile de conducere se formeaza cu multe cheltuieli si printr-o politica coerenta de promovare si selectie a celor mai capabili candidati pentru fiecare pozitie de conducere.

Principalele actiuni care sa conduca la cresterea managementului vor fi urmatoarele:

- Ocuparea posturilor de conducere pe baza de concurs
- Programe anuale de instruire a managerilor din toate nivelele ierarhice
- Contracte de management la nivelul conducerii centrale a societatilor comerciale din sistemul feroviar, cu criteriile de motivare financiara a acestora prin stabilirea salariilor acestora functie de rezultatele companiilor pe care le conduc

10. Modernizarea si reinnoirea infrastructurii feroviare

Politica in domeniul modernizarii infrastructurii feroviare trebuie sa asigure realizarea urmatoarelor obiective generale ale Romaniei:

- 1) Asigurarea interoperabilitatii coridorului IV (2007-2013) si a coridorului IX (2010-2020), cu standardele Uniunii Europene.
- 2) Atingerea unui ciclu economic de intretinere a retelei feroviare publice, prin recuperarea ramanerilor in urma a reparatiilor, reabilitarilor, modernizarilor etc. (2007-2013).
- 3) Transformarea statiilor de cale ferata cu un trafic semnificativ, in centre comerciale, generatoare de profit pentru calea ferata (2007-2013).

Obiectivele specifice care vor trebui urmarite in vederea atingerii obiectivelor generale mentionate mai sus sunt:

- Scurtarea duratei de pregatire a proiectelor prin:
 - declararea utilitatii publice a lucrarilor pe coridoarele pan-europene si TEN-T;
 - asigurarea fondurilor bugetare pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a proiectelor tehnice, avizelor, acordurilor, expropriilor etc.;
 - promovarea unui ghid de proceduri privind PPP, BOT etc.;
- Mentinerea unui ciclu economic in implementarea proiectelor, prin asigurarea fluxului financiar in stricta corelare cu durata reala de constructie, maximizarea beneficiilor scontate pe durata de viata a lucrarilor, ducand la diminuarea eforturilor de rambursare a creditelor.
- Corelarea cadrului legislativ din domeniu (achizitii publice, avize, acorduri, calitate in constructii etc.) cu practica Europeana in domeniu (norme FIDIC, etc.)

Asigurarea conditiilor juridice si institutionale pentru realizarea obiectivelor specifice reprezinta elementul esential in realizarea modernizarilor dorite in infrastructura feroviara.

Pentru atingerea obiectivelor de modernizare a infrastructurii feroviare se vor realiza urmatoarele masuri strategice in cadrul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului si Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., in calitate de administrator al infrastructurii feroviare:

- Elaborarea si promovarea de Planuri Directoare cuprinzand toata durata de implementare a proiectelor, cu definirea partilor implicate, a obligatiilor specifice, a etapelor si termenelor succesive.
- Componentele Planurilor Directoare aferente autoritatii contractante (Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A.) sa devina obiective documentate ale managementului companiei.
- Asigurarea cadrului financiar adecvat, pe etape ale proiectelor, reflectate prin constructia bugetara a Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A.
- Reflectarea adecvata a volumului proiectelor in structura organizatorica a Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A.

Indeplinirea obiectivelor majore ale integrarii europene a sistemului de transport feroviar este legata de modernizarea infrastructurii feroviare si de asigurarea interoperabilitatii cu infrastructura feroviara europeana. Romania a creat cadrul juridic privind modernizarea principalelor linii de cale ferata cuprinse pe Coridoarele europene care traverseaza tara sau in acordurile internationale Acord european privind marile linii internationale de cale ferata (A.G.C.), Acord privind marile linii de transport international combinat si instalatii conexe (A.G.T.C.) si Acordul privind Calea Ferata Trans-Europeana (T.E.R.).

Realizarea acestor angajamente va atrage un important trafic de tranzit prin Romania, asigurand importante venituri. Totodata, modernizarea infrastructurii feroviare din Romania impune eforturi financiare importante pana in anul 2020, din mai multe surse: bugetul de stat, fonduri europene, imprumuturi bancare.

Implementarea directiilor strategice de dezvoltare a sistemului de transport feroviar implica eforturi financiare importante din partea Romaniei si un sprijin hotarator din partea Comisiei Europene, pentru a se asigura un nivel echilibrat de dezvoltare a infrastructurilor in cadrul Uniunii Europene. Ritmul de implementare si durata pana la finalizarea acestuia vor depinde de capacitatea financiare de realizare ale Romaniei.

Sumele de finantare necesare realizarii acestor obiective vor fi prevazute in bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului si aprobate anual prin legea bugetului de stat.

Estimarea surselor de finantare aferente obiectivelor vor fi fundamentate pe baza unui montaj financiar.

10.1. Modernizarea Coridoarelor Pan-Europene IV si IX

Romania este strabatuta de 3 dintre cele 10 coridoare trans-europene, dintre care urmatoarele doua prezinta o deosebita importanta pentru transportul feroviar:

- Coridorul IV: Berlin/Nurnberg-Praga-Budapesta-Constanta/Salonic/Istambul
- Coridorul IX: Helsinki-St. Petesburg-Moscova/Pskov-Kiev-Liubashevskia- Chisinau-Bucuresti-Dimitovgrad-Alexandropolis

Coridorul feroviar IV european are pe sectorul romanesc, o lungime totala de 1.395 km. De la granita ungara pana la Constanta, el strabate Romania de la nord-vest la sud-est, principalele localitati prin care trece fiind: Curtici, Arad, Deva, Simeria, Coslariu, Sighisoara, Brasov, Ploiesti, Bucuresti, Fetesti, Constanta; exista si o ramura sudica a acestui Coridor, care strabate Romania pe ruta Arad, Timisoara, Drobeta Tr. Severin, Craiova, Calafat. Intre aceste localitati s-au fixat sectiunile pe care se efectueaza si se vor efectua treptat lucrarile de reabilitare.

Coridorul feroviar IX european are pe sectorul romanesc, o lungime de 621 km. El este comun, pe portiunea Bucuresti-Ploiesti Ramificatia Triaj, pe 56 km, cu traseul coridorului IV European. De la granita cu Republica Bulgaria pana la granita cu Republica Moldova, el strabate Romania de la nord-est la sud, principalele localitati prin care trece fiind: Giurgiu, Bucuresti, Ploiesti, Buzau, Focsani, Marasesti, Adjud, Bacau, Roman, Pascani, Iasi, Ungheni. Zona sudica a coridorului de pe teritoriul Romaniei are doua variante pe ruta dintre Bucuresti si Giurgiu: legatura directa Bucuresti-Giurgiu si legatura Bucuresti-Videle Giurgiu. Intre aceste localitati s-au fixat sectiunile pe care se vor efectua treptat lucrarile de reabilitare.

Linia Ramnicu Valcea-Valcele, cu o lungime de 38 km, desi nu face parte din coridoarele europene, are o mare importanta prin crearea unei legaturi mai scurte intre Bucuresti si vestul tarii cu circa 127 km, prin o traversare a muntilor Carpati la o altitudine mai joasa, deci cu costuri de transport mai reduse. Deschiderea acestei legaturi va permite rutarea unei parti importante a traficului (in special de marfuri) de pe Coridorul IV, pe timpul lucrarilor de modernizare.

Principalele caracteristici ale acestui proiect foarte complex si indelungat sunt prezentate in tabelul de mai jos; finalizarea sa va permite modernizarea a circa 18% din reseaua feroviara din Romania la parametrii europeni:

Nr. crt.	Obiectiv	Lungime totala [km]	Buget total estimat*) [Mil. Euro]	Termen final estimat
	Coridorul IV	1.395	6.697	2012-2015
1	Ramura nordica Coridor IV	868	4.328	2012
	Ramura sudica Coridor IV	468	2.369	2015
2	Coridor IX	618	3.559	2021
3	Linia Ramnicu Valcea - Valcele	38	250	2009
	TOTAL	2.051	10.506	

*) = inclusiv TVA

Datorita costurilor mari ale proiectelor, acestea au fost impartite pe segmente mai scurte, care urmeaza sa fie abordate succesiv, conform datelor prezentate mai jos. Se are in vedere asigurarea continuitatii lucrarilor prin imbinarea activitatilor de proiectare, asigurarea finantarilor, licitarea lucrarilor si executia lucrarilor, pe baza unor programe detaliate care trebuie elaborate pentru fiecare coridor de transport.

Pentru mai multa claritate, lucrarile se prezinta pe cele patru mari proiecte:

- Coridorul IV ramura nordica
- Coridorul IV ramura sudica
- Coridorul IX
- Linia Ramnicu Valcea - Valcele

11.1. Coridorul IV ramura nordica

Nr. crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar (inclusiv TVA) [Mil. Euro]	Termen estimat	Surse de finantare asigurate
1	Curtici - Arad - Simeria	181	987	2012	BEI partial (300 mil. Euro)
2	Simeria - Coslariu	68	463	2012	
3	Coslariu - Sighisoara	98	631	2011	

4	Sighisoara - Brasov	130	805	2010	
5	Brasov - Predeal	26	235	2009	JBIC
6	Predeal - Campina	50	215	2010	ISPA
7	Campina - Bucuresti	90	281	2004	BEI
8	Bucuresti - Fundulea	38	82	2007	ISPA
9	Fundulea - Fetesti	103	291	2008	ISPA
10	Fetesti - Constanta	84	338	2009	JBIC partial
	TOTAL	868	4.328		

11.2. Coridorul IV ramura sudica

Nr. crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar (inclusiv TVA) [Mil. Euro]	Termen estimat	Surse de finantare asigurate
1	Arad - Dr. Tr. Severin	267	1.060	2015	
2	Dr. Tr. Severin - Craiova	114	756	2015	
3	Craiova-Calafat	84	533	2010	
4	Infrastructura de acces la podul Calafat - Vidin	3	13	2008	
	TOTAL	468	2.369		

11.3. Coridorul IX

Nr. crt.	Segment	Lungime [Km]	Buget necesar [Mil. Euro]	Termen estimat	Surse de finantare asigurate
1	Giurgiu - Videle - Bucuresti	105	637	2016	
2	Ploiesti Sud - Buzau - Focsani	140	452	2016	
3	Focsani - Bacau	107	950	2017	
4	Bacau - Pascani	84	756	2018	
5	Pascani - Iasi - Ungheni	97	436	2021	
6	Bucuresti - Giurgiu	85	328	2016	
	TOTAL	618	3.559		

11.4. Centralizarea electronica a statiilor de cale ferata

11.4.1. Strategia de introducere a centralizarii electronice a statiilor

Modernizarea sistemelor de centralizare electronica constituie o conditie esentiala pentru realizarea interoperabilitatii cu reseaua feroviara europeana, alinierea la standardele europene in vederea integrarii, cresterea sigurantei circulatiei, imbunatatirea procesului tehnologic feroviar si cresterea eficientei economice prin reducerea substantiala a efortului de intretinere si operare cu diminuarea corespunzatoare a costurilor, inclusiv a celor legate de personalul de operare si intretinere.

Se obtine totodata o crestere a vitezei de decizie in rezolvarea situatiilor conflictuale de circulatie. O instalatie de centralizare electronica poate prelua comanda si controlul sigur al macazurilor si semnalelor din statiile de cale ferata situate pe o raza de zeci de km, functiile blocului de linie automat de pe aceeasi zona, precum si o parte din functiile de dirijare centralizata a traficului de tip dispecer.

Deoarece instalatiile electronice de semnalizare functioneaza pe baza de comenzi controlate prin calculator, o mare parte din costuri este legata de dezvoltarea de software adecvat fiecarei statii sau sectii de cale ferata. Aceasta face ca trecerea la noul sistem electronic sa induca la fiecare cale ferata costuri importante pentru adaptarea programelor software conform normelor proprii de conducere.

In momentul de fata Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. a inceput sa beneficieze de cele mai moderne versiuni ale instalatiilor electronice de centralizare ce pot fi achizitionate de pe piata, deoarece a instalat in urma unor proceduri de licitatii anterioare, sisteme furnizate de doua firme, lideri mondiali recunoscuti in acest domeniu. Avantajele de a lucra cu doi lideri mondiali sunt multiple: se ofera o inalta siguranta functionala, se poate beneficia de ultimele imbunatatiri aparute in dezvoltarea acestor instalatii dar, mai ales, se pot tine preturile echipamentelor sub control. Trebuie precizat ca la procedurile de achizitii anterioare, aceste firme s-au clasat pe primele locuri cu niveluri joase de pret.

Analiza evolutiei introducerii de instalatii electronice de semnalizare la administratiile feroviare din tarile dezvoltate, a evidenciat faptul ca si acestea au optat pentru doi furnizori care se concureaza cu bune rezultate. Pentru continuarea procesului de implementare de sisteme electronice de centralizare la calea ferata, apreciem ca este necesar sa se continue aceeaasi politica in viitor. Limitarea la un singur furnizor ar putea conduce la cresterea accentuata a costurilor, iar o diversificare mai mare a numarului de furnizori ar conduce de asemenea la costuri mai mari pentru interfatarea sistemelor si adaptarea fiecarui pachet software la conditiile interne din Romania. Totodata interfatarea sistemelor electronice de la mai multi furnizori pentru conducerea circulatiei la nivel national este de natura sa introduca elemente suplimentare de risc intr-un domeniu sensibil cum este cel al sigurantei circulatiei, in urma activitatilor de compatibilizare a unor produse software de la producatori diversi.

Avand in vedere cele prezentate, apreciem ca trebuie continuata politica de dotare pe principiile adoptate pana in prezent, avandu-se in vedere reducerea riscurilor si a costurilor in urmatoarele activitati:

- eliminarea costurilor de adaptare a sistemului la cerintele impuse de reglementarile de conducere a circulatiei trenurilor existente in Romania;
- reducerea semnificativa a duratei de montare si implementare a sistemului in statii noi datorita faptului ca software-ul este deja adaptat conditiilor de exploatare a instalatiilor de semnalizare din Romania (implementarea solutiei cu unul din cei doi parteneri a durat sase ani, iar cu cel de-al doilea partener a durat sase ani);
- interoperabilitatea mai simpla si compatibilitatea mai sigura a instalatiilor de centralizare in interiorul retelei feroviare;
- justificarea transferului de tehnologie de la acesti furnizori catre firme romanesti, deoarece in cazul unor cantitati reduse de piese preluarea acestor tehnologii devine neeficienta;
- achizitie mai facila a pieselor de schimb si a aparaturii de masura si control;
- cheltuieli mai mici cu instruirea personalului de operare, de intretinere si de inspectie;
- posibilitatea utilizarii aceluiasi personal de intretinere;
- posibilitati mai bune de a transfera personal de operare in cadrul retelei feroviare.

Controlul asupra costurilor de achizitie se realizeaza atat prin referinta la preturile de plecare obtinute prin licitatie, cat si prin concurenta dintre cele doua companii creata printr-o politica judicioasa de extindere a sistemului in statii noi prin mentinere a echilibrului intre furnizori.

11.4.2. Obiective ale programului de introducerea centralizarii electronice

In Romania exista un numar de circa 250 de statii mari (cu peste 50 de macazuri) care beneficiaza de sisteme de centralizare implementate in urma cu 40-45 de ani. In perioada urmatoare este necesara modernizarea acestor statii prin trecerea treptata la centralizari electronice, functie de prioritati si de resursele financiare existente.

Pana in prezent au fost realizate asemenea sisteme in 5 statii mari, iar pentru perioada 2005-2008 este asigurata finantarea pentru introducerea sistemului in 18 statii mari si complexe feroviare, in special de pe Coridorul IV.

Situatia implementarii acestui tip de instalatii pe reseaua feroviara din Romania pentru perioada 2005-2008 se prezinta mai jos:

Se prezinta in continuare tabelul concentrator cu toate statiile cuprinse in acest program, in doua etape: pana in anul 2008 (cu finantare asigurata) si dupa anul 2008 (fara finantare asigurata):

a) Centralizari electronice de realizat in perioada 2005-2008

Statia c.f.	Valoare echipamente (mil. EURO)	Valoare cladiri pt. echipamente (mil. EURO)	Termen de finalizare
Ploiesti Sud		15	finalizat
Timisoara			finalizat
Brasov			finalizat
	30	6	

Arad				finalizat
Bucuresti				finalizat 2005
Ploiesti Est				2008
Ploiesti Vest	13			2008
Ploiesti Triaj				2008
Sighisoara	16	45	37	2008
Alba Iulia				2008
Deva				2008
Simeria	16			2008
Chitila				2009
PM Buciumeni				2009
Chiajna	15			2009
Fetesti				2009
Complex Constanta		60	52	2009
Palas	14			2009
Focsani				2009
Lugoj				2009
Caransebes				2009
Complex Craiova				2009
Drobeta Turnu Severin	17			2009

b) Centralizari electronice in perioada 2007-2013

Se propune continuarea programului cu un ritm anual de circa 4-5 statii pe an, cu un buget estimativ pe fiecare statie de circa 6 milioane Euro. Acest proiect necesita un buget estimativ de 1,5 miliarde Euro pentru instalatiile propriu-zise.

11.5. Electrificarea unor linii de cale ferata

Rețeaua de cale ferată din România este electrificată în proporție de peste 30%, iar prin modernizarea Coridoarelor europene se va asigura creșterea lungimii liniilor electrificate atât pe Coridorul IV (linia Craiova-Calafat), cât și pe Coridorul IX (liniile București - Giurgiu și Videle - Giurgiu).

În afara acestor linii, programul de electrificare a rețelei feroviare va mai include în perioada 2007-2020, următoarele secții de circulație:

Nr. Crt.	Linie de cale ferata	Buget estimat [Milioane Euro]
1	Timisoara - Stamora Moravita	170
2	Cluj - Episcopia Bihor	730
3	Doaga - Tecuci - Barbosi (finalizare lucrari)	58
4	Bucuresti - Pitesti - Ramnicu Valcea - Sibiu - Vintu de Jos	1.440
5	BUGET TOTAL	2.398

Liniile cuprinse in acest program asigura interoperabilitatea cu retelele feroviare din tari vecine sau sunt cuprinse in retea TEN de pe teritoriul Romaniei negociata cu Uniunea Europeana.

11.6. Lucrari de reparatie a infrastructurii feroviare pentru aducerea si mentinerea in parametri proiectati

Conform cadrului juridic existent, lucrarile de reparatie a infrastructurii feroviare se asigura prin finantari publice, asigurandu-se o contributie financiara a statului echivalenta cu cea din sectorul rutier, pentru a nu se distorsiona piata de transport. Totodata, interventia financiara a statului in repararea infrastructurii feroviare asigura conditii pentru mentinerea tarifului de acces pe infrastructura in limite acceptabile, astfel incat sa se incurajeze transportul feroviar si mai ales rutele de tranzit peste Romania.

Conform evaluarilor privind asigurarea echilibrului financiar al gestionarii infrastructurii feroviare, sunt necesare alocatii anuale pentru reparatii in valoare de circa 150 milioane Euro anual in perioada 2007-2020. Cotele anuale pentru perioada 2006-2010 sunt in mare parte asigurate prin programul SWAP care se va realiza in colaborare cu Banca Mondiala.

11.7. Transformarea statiilor de cale ferata cu trafic semnificativ, in centre comerciale

O componenta importanta a programului de modernizare a infrastructurii feroviare este modernizarea statiilor feroviare pentru transportul calatorilor astfel incat pana in anul 2020, toate garile din orasele importante ale Romaniei din punct de vedere al traficului feroviar (circa 150 gari) sa fie reabilitate conform normelor europene, asigurandu-se accesul facil al calatorilor, peroane inalte si acoperite, centre comerciale, acces pentru persoane cu handicap, etc.

In prezent sunt in curs doua proiecte de modernizare a unui numar de 42 de statii de cale ferata. Fondurile disponibile asigura finantarea a 21 dintre acestea. Primul proiect, destinat "Maximizarii oportunitatilor de obtinere venituri din chirii si minimizarii costurilor de intretinere si exploatare in cinci statii de cale ferata", cu finantare BERD, potrivit Legii 588/2003 pentru ratificarea Acordului de garantie dintre Romania si BERD, semnat la Bucuresti la 4 aprilie 2003, are urmatoarele componente:

- lucrari de modernizare a statiilor Craiova, Timisoara, Cluj-Napoca, Iasi si Constanta;
- dezvoltarea si implementarea Planului Managerial de Proprietate al Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" - S.A.;
- consultanta pe perioada lucrarilor contractate;
- studiu de fezabilitate, fezabilitate si recomandari pentru optimizarea dezvoltarii Garii de Nord in contextul dezvoltarii unui concept integrat privind rolul transportului feroviar in Bucuresti si reactivarea tuturor statiilor de cale ferata din oras.

In anul 2005 sunt programate sa inceapa lucrarile de executie la cele cinci statii finantate prin imprumutul BERD.

In completarea programului finantat de BERD privind reabilitarea unor statii de cale ferata din Romania, au fost nominalizate, conform H.G. nr. 870/2003 pentru modificarea Hotararii Guvernului nr. 1.254/2002 privind garantarea unor credite externe si/sau interne pentru finantarea Programului de reabilitare a statiilor de cale ferata din orasele resedinta de judet, cu modificarile si completarile ulterioare, 37 statii mari, cu finantare prin un credit garantat de guvern, in suma de 60 milioane USD, cu mentiunea ca lucrarile de modernizare pot fi contractate numai in limita bugetului aprobat.

Conform documentatiilor tehnico-economice si a licitatiilor deja organizate, bugetul de 60 milioane USD este destinat pentru a asigura finantarea modernizarii a 16 statii. Acestea se afla in prezent in diverse faze de executie:

Nr. crt.	Statia	Buget estimativ [Milioane USD]	Termene de executie
1	Ploiesti Sud	2,756	Trim. III 2004 - Trim. III 2006
2	Arad	4,090	Trim. IV 2004 - Trim. IV 2006
3	Deva	2,037	in curs de contractare
4	Alba Iulia	1,841	Trim. IV 2004 - Trim. II 2005
5	Brasov	4,047	in curs de contractare
6	Bacau	2,593	in curs de contractare
7	Suceava Burdujeni	3,500	Trim. IV 2004 - Trim. II 2006
8	Buzau	2,275	in curs de contractare
9	Focsani	6,055	Trim. II 2003 - Trim. II 2005
10	Sighisoara	2,667	Trim. III 2004 - Trim. II 2006
11	Drobeta Turnu-Severin	6,825	Trim. II 2004 - Trim. I 2006
12	Galati	7,352	Trim. IV 2005
13	Fetesti	4,701	Trim. IV 2004 - Trim. IV 2006

14	Sibiu	3,854	in curs de contractare
15	Oradea	3,992	in curs de contractare
16	Tulcea	1,415	receptionata

Continuarea programului pana la finalizarea modernizarii celor 150 de statii de cale ferata va necesita un buget total de circa 520 milioane Euro, impartit in doua etape de finantare, dupa cum urmeaza:

Perioada [ani]	Buget [Milioane Euro]
2007-2013	260
2014-2020	260

11.8. Studiu preliminar pentru constructia de linii de cale ferata de mare viteza

Succesul noilor servicii feroviare de mare viteza a avut drept rezultat o crestere semnificativa a transportului de calatori pe distante lungi. Programul de constructie de linii de mare viteza va continua in ritm accelerat. Astfel, daca in anul 2002 existau in Europa 3.200 km de linii de mare viteza, se prevede ca in anul 2010 sa existe 7.500 km de linii de mare viteza. Se prevede ca acelasi ritm sa se pastreze si in continuare; astfel raportul intre numarul de km de linii conventionale si de linii de mare viteza sa evolueze conform datelor urmatoare:

- in 1996: 90% linii conventionale, 10% linii de mare viteza;
- in 2010: 70% linii conventionale, 30% linii de mare viteza;
- in 2015: 65% linii conventionale, 35% linii de mare viteza.

Una dintre necesitati la nivelul Uniunii Europene este definirea noilor proiecte tinand cont de extinderea Uniunii cu cele 10 noi state membre si de perspectiva integrarii celor doua state candidate.

Reteaua de transport feroviar european de mare viteza in orizontul anului 2020

Sursa: Raportul UIC 2002

Ca viitor stat membru al Uniunii Europene Romania va fi parte a sistemului de transport de calatori cu trenuri de mare viteza, care vor lega principalele orase romanesti cu restul Europei. Pana in prezent s-a convenit pe plan international o linie de mare viteza care va strabate Romania pe traseul Constanta - Bucuresti - frontiera de vest, pe o ruta care urmeaza sa fie stabilita in urma studiilor de specialitate. Aceasta va asigura legatura cu Europa centrala si de nord, prin Budapesta si Viena. Costurile unui asemenea proiect este foarte ridicat, datorita necesitatii construirii unei infrastructuri complet noi (linii, poduri, tunele, cladiri statii, etc.).

In acest fel se va asigura legatura Romaniei cu toate marile orase europene cu trenuri cu viteze intre 250 km/ora - 350 km/ora.

Desi acest proiect nu este o prioritate imediata pentru Romania, pentru a putea emite o opinie adecvata in acest domeniu, este necesar ca in perioada 2005-2008 sa se intreprinda primele actiuni pentru inceperea elaborarii unui studiu preliminar privind traseul si costurile unei linii de mare viteza pe teritoriul Romaniei, care sa evalueze si perioada de incepere a lucrarilor in viitor, precum si durata acestora.

12. Continuarea programului de informatizare a sistemului de transport feroviar

Apropiata intrare a Romaniei in Uniunea Europeana va pune sistemul de transport feroviar in fata unei competitii acerbe cu numerosi operatori licentiatii in tarile membre, care vor beneficia de accesul liber pe infrastructura feroviara. In acest context complex, Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A. si operatorii feroviari din Romania trebuie sa fie cat mai bine pregatiti pentru a rezista pe piata si pentru a putea patrunde pe pietele noi. Acest obiectiv nu poate fi atins fara un suport informatic puternic.

Platforme informatice robuste vor permite unitatilor din sistemul de transport feroviar din Romania sa se conecteze cu clienti si operatori de pe piata internationala si vor fi conditia obligatorie pentru asigurarea interoperabilitatii in traficul international. In principiu, serviciile informatice vor fi furnizate de administratorul infrastructurii feroviare ca servicii aditionale la contractul de acces pe infrastructura.

Prioritatile de dezvoltare in acest domeniu vizeaza pregatirea caii ferate romane pentru un management modern, compatibil cu sistemele de lucru europene, capabil sa asigure interoperabilitatea pe plan international pentru:

- Managementul circulatiei trenurilor.
 - Vanzarea electronica de bilete si rezervarea locurilor.
- In perioada urmatoare, strategia in domeniul informaticii se va axa pe dezvoltarea urmatoarelor sisteme informatice:
- IRIS - Sistemul informatic integrat al caii ferate.
 - Xsell - Sistemul informatic pentru emiterea electronica a biletelor de calatorie.

- Sistem informatic pentru managementul activitatilor financiar contabile.
In acest context, strategia informatica are urmatoarele obiective imediate pentru perioada 2005-2008:
 - Generalizarea pe intreaga retea feroviara a sistemului IRIS (Circulatie trenuri) pana la 31 decembrie 2005.
 - Proiectarea unui modul informatic nou in cadrul IRIS pentru calculul automatizat al tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) conform cu noua procedura bazata pe costurile fixe si variabile ale CFR, cu realizarea modulului pilot pana la 31 decembrie 2005 si implementarea acestuia pe intreaga retea feroviara pana la 31 decembrie 2006.
 - Finalizarea proiectarii modulului de dirijare a vagoanelor goale in cadrul modulului IRIS-ARGUS perfectionat pana la 31 decembrie 2005.
 - Realizarea Centrului National de Dirijare a Traficului Feroviar prin extinderea functionalitatii IRIS, pana la 30 iunie 2007.
 - Implementarea managementului financiar contabil bazat pe Oracle Financials in cadrul Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., generalizarea sistemului prin renuntarea la raportari manuale la Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - S.A., Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa "CFR Marfa" - S.A. si Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" - S.A. si implementare rapoarte de sinteza pe fiecare societate si pe intregul sistem feroviar pana la 31 decembrie 2005.
 - Implementarea sistemului automatizat pentru emiterea electronica a biletelor de calatorie si rezervare a locurilor pentru transportul feroviar de calatori, cu interconectare cu sisteme similare ale altor cai ferate pana la 31 decembrie 2007.
13. Estimarea costurilor programelor de modernizare si renoire a infrastructurii feroviare
O evaluare a efortului financiar pentru finalizarea in linii generale a programelor de modernizare a infrastructurii feroviare implica asigurarea suportului financiar pentru urmatoarele obiective:

Nr. crt.	Obiectiv	Tip proiect	Cost total estimat [Milioane Euro]
1	Asigurarea interoperabilitatii coridorului IV (2007-2013) si a coridorului IX (2010-2020), cu standardele Uniunii Europene	Modernizare trasee coridoare	10.506
		Modernizare instalatii feroviare	1.500
		Electrificarea unor linii de cale ferata	2.398
		Lucrari de reparatie a infrastructurii feroviare pentru aducerea si mentinerea in parametrii proiectati	2.100
2	Transformarea statiilor de cale ferata cu un trafic semnificativ, in centre comerciale, generatoare de profit pentru calea ferata (2007-2013)	Modernizare statii de cale ferata	600
3	Buget total		17.104