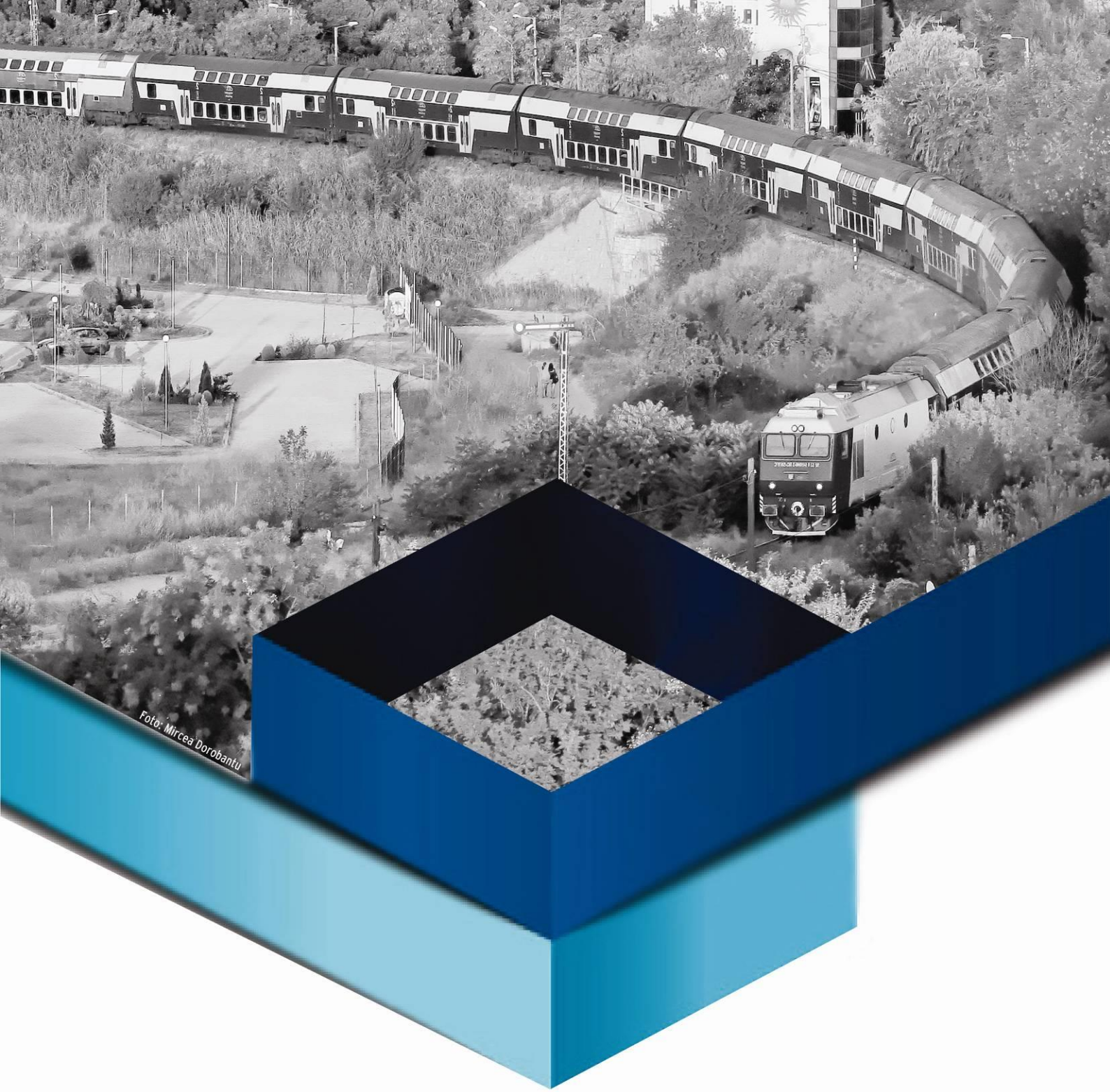

ANEXA 6

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

2021-2025

MINISTERUL TRANSPORTURILOR INFRASTRUCTURII SI COMUNICATIILOR

COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA

ANEXA 6: DETERMINAREA COSTURILOR ÎNTREŢINERII CURENTE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE ROMÂNE

Referinţă: Paragraful 9.1.1 "Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară"
Acţiunea: A.1.3 "Întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare"

CUPRINS

1. Determinarea costurilor unitare 4
2. Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii întregii reţele feroviare 5
3. Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei primare 5
4. Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei secundare 6
   - 4.1 În situaţia actuală 6
   - 4.2 În situaţia implementării unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă 7
5. Subvenţia necesară pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare 9
   - 5.1 Consideraţii generale 9
   - 5.2 Metodologia de determinare a subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare 10
   - 5.3 Determinarea subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare 12
6. Concluzii 17

LISTA FIGURI

Figura 1 - Variaţia costurilor şi veniturilor administratorului infrastructurii feroviare 9
Figura 2 - Acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare 10
Figura 3 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare 11
Figura 4 - Determinarea subvenţiei pentru întreţinerea infrastructurii feroviare 11

LISTA TABELE

Tabelul A6. 1 - Costurile unitare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare 4

Tabelul A6. 2 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii întregii reţele feroviare.....5

Tabelul A6. 3 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare primare 5

Tabelul A6. 4 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare.....6

Tabelul A6. 5 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare administrate de CFR SA (anul 2016).....7

Tabelul A6. 6 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare în situaţia implementării unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă 8

Tabelul A6. 7 - Determinarea subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare administrate de CFR SA 12

Tabelul A6. 8 - Alocările de fonduri publice pentru întreţinere şi reparaţii curente în perioada 2014-2020.....15

Tabelul A6. 9 - Distribuţia alocărilor financiare pentru transport în perioadele 2014-2020 şi 2021-2030 (miliarde euro, preţuri fixe 2014), conform MPGT - versiunea decembrie 2015 16

Tabelul A6. 10 - Distribuţia alocărilor financiare pentru transport în perioadele 2014-2020 şi 2021-2030 (miliarde euro, preţuri fixe 2014), conform MPGT - versiunea aprobată prin HG nr. 666/2016 16

1. DETERMINAREA COSTURILOR UNITARE

Practica internaţională a consacrat ideea de "*funcţionare în regim permanent*" a infrastructurii feroviare. Nivelul de întreţinere pentru "*funcţionarea în regim permanent*" a infrastructurii trebuie înţeles ca fiind acel nivel de întreţinere care reduce la minim probabilitatea apariţiei unor defectări aleatoare ale unor elemente ale infrastructurii. Acest nivel de întreţinere nu poate conduce la ameliorarea parametrilor infrastructurii, ci este nivelul necesar pentru a evita degradarea acestor parametri. În cazul unei infrastructuri noi sau a unei infrastructuri căreia i se aplică un ritm normal de reînnoiri şi reparaţii curente, funcţionarea în regim permanent înseamnă funcţionarea la nivelul parametrilor proiectaţi ai infrastructurii. Din perspectiva reglementărilor existente în cadrul sistemului feroviar român, nivelul de întreţinere pentru "funcţionarea în regim permanent" este cel definit prin instrucţia nr 300.

Determinarea costurilor necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare române se bazează pe calculele realizate de AECOM în cadrul Master Planului General de Transport al României. Aceste calcule sunt confirmate atât de propriile estimări ale CFR S.A. cât şi de calculele Băncii Mondiale realizate în cadrul proiectului de asistenţă tehnică privind acoperirea costurilor managerului infrastructurii feroviare din România.

Punctul de pornire este reprezentat de standardele recomandate de Uniunea Internaţională a Căilor Ferate cu privire la cheltuielile anuale ce trebuie efectuate pentru a menţine infrastructura la un nivel de „*funcţionare în regim permanent*", care sunt de 37.500 € per km de linie ferată simplă electrificată.

Această valoare a fost ajustată la salariile mai mici din România, pornind de la premiza că 40% din costurile de întreţinere sunt cele cu salariile şi că salariile din România reprezintă aproximativ 20% din media salariilor din UE. Astfel, se obţine **valoarea de 25.500 € pe an a costului mediu pentru întreţinerea unui kilometru de linie de cale ferată simplă electrificată**.

Pentru celelalte tipuri de linii sunt asumate în cadrul MPGT următoarele ipoteze de calcul:

- Costul unitar de întreţinere al liniei curente duble se determină prin aplicarea unui coeficient de 1,7 în raport cu costul unitar de întreţinere al liniei simple.
- Costul unitar de întreţinere al liniei curente neelectrificate se determină prin aplicarea unui coeficient de 0,67 în raport cu costul unitar de întreţinere al liniei electrificate.
- Costul unitar de întreţinere al liniilor directe dintr-o staţie este egal cu costul unitar de întreţinere al liniei curente cu cel mai înalt nivel de parametri aferent staţiei respective.
- Costul unitar de întreţinere al liniilor auxiliare (ex: linii abătute, linii de tragere, racordări etc) din staţii reprezintă 0,85 din costul unitar de întreţinere al liniei simple cu tipul de tracţiune respectiv.

Pe baza acestor ipoteze de calcul se obţin următoarele costuri unitare de întreţinere (valori fără TVA).

Tabelul A6. 1 - Costurile unitare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare

Tip tracţiune	Tip linie	Coeficient	Cost unitar [euro/km]
Electrică	Simplă	1,0	25 500
	Dublă	1,7	43 350
	Auxiliară	0,85	21 675
Diesel	Simplă	0,67	17 085
	Dublă	0,67 * 1,7 = 1,139	29 045
	Auxiliară	0,67 * 0,85 = 0,5695	14 522

Sursa: Master Planul General de Transport

2. COSTURILE NECESARE PENTRU ÎNTREŢINEREA CURENTĂ A INFRASTRUCTURII ÎNTREGII REŢELE FEROVIARE

Aplicarea acestor costuri unitare la nivelul întregii reţele feroviare a României conduce la determinarea costurilor necesare pentru a asigura întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare, conform tabelului următor. Calculele au fost efectuate în ipoteza că întreţinerea curentă este asigurată de CFR SA pentru toată reţeaua feroviară (nu se ia în consideraţie închirierea unor secţii de circulaţie neinteroperabile).

Tabelul A6. 2 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii întregii reţele feroviare

Tip tracţiune	Tip linie	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfăşurată [km]	Cost unitar [euro/km]	Cost total [euro]
Electrică	Simplă	1 652	1 652	25 500	42 126 000
	Dublă	2 378	4 756	43 350	103 086 300
	Auxiliare		3 878	21 675	84 055 650
Diesel	Simplă	6 059	6 059	17 085	103 518 015
	Dublă	539	1 078	29 045	15 654 986
	Auxiliare		2 427	14 522	35 245 501
TOTAL		**10 628**	**19 850**		**383 686 451**

Sursa: Master Planul General de Transport, calcule CFR S.A.

CFR SA a calculat aceste costuri inclusiv printr-o metodă mult mai laborioasă, bazată pe normativele în vigoare privind întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare. Rezultatele sunt convergente, fapt care demonstrează că abordarea propusă de AECOM în cadrul Master Planului General de Transport, cu privire la utilizarea costurilor unitare pentru întreţinerea curentă, este corectă.

3. COSTURILE NECESARE PENTRU ÎNTREŢINEREA CURENTĂ A INFRASTRUCTURII REŢELEI PRIMARE

După cum s-a arătat în anexa 2 "*Structurarea reţelei feroviare române*", activităţile de întreţinere curentă a infrastructurii feroviare efectuate de CFR S.A. se vor concentra cu prioritate pe reţeaua primară, definită în conformitate cu HG nr 177 / 2014 şi cu Master Planul General de Transport al României. Prin prisma consideraţiilor de mai sus, costurile anuale necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare primare sunt cele definite în tabelul de mai jos.

Tabelul A6. 3 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare primare

Tip tracţiune	Tip linie	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfăşurată [km]	Cost unitar [euro/km]	Cost total [euro]
Electrică	Simplă	1 652	1 652	25 500	42 126 000
	Dublă	2 378	4 756	43 350	103 086 300
	Auxiliare		3 878	21 675	84 055 650
Diesel	Simplă	2 305	2 305	17 085	39 379 217
	Dublă	539	1 078	29 045	15 654 986
	Auxiliare		1 564	14 522	22 714 251
TOTAL		**6 874**	**15 233**		**307 016 403**

Sursa: Master Planul General de Transport, calcule CFR S.A.

Aceaste costuri anuale pot fi considerate constante, eventuala ajustare fiind impusă doar de evoluţia generală a preţurilor.

4. COSTURILE NECESARE PENTRU ÎNTREŢINEREA CURENTĂ A INFRASTRUCTURII REŢELEI SECUNDARE

În anexa 2 "*Structurarea reţelei feroviare române*" s-a propus reclasificarea reţelei feroviare române pe criteriul intensităţii traficul feroviar şi a relevanţei rutelor de transport, ca soluţie tranzitorie destinată maximizării rezultatelor privind reabilitarea transportului feroviar în limita unor costuri rezonabile. În scopul creşterii eficienţei utilizării resurselor (în principal financiare) destinate reabilitării transportului feroviar, se are în vedere definirea unor parametri de performanţă moderaţi pentru exploatarea reţelei secundare, pe baza cărora să poată fi definite standarde şi norme diferenţiate de mentenanţă pentru infrastructura aferentă acestei reţele.

Definirea şi implementarea unor standarde şi norme diferenţiate de performanţă şi mentenanţă pentru infrastructura aferentă reţelei secundare urmează să genereze o diminuare semnificativă a costurilor necesare pentru întreţinerea curentă a acestei infrastructuri. Trebuie însă precizat că această abordare va implica o serie de activităţi laborioase şi, implicit, un termen de finalizare de cel puţin 2-3 ani de la momentul deciziei de implementare.

Ca urmare, până la implementarea noii abordări propuse, determinarea costurilor necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei secundare trebuie realizată în condiţiile valabile în prezent. În acest context, trebuie avută în vederea continuarea practicii actuale de închiriere a unor secţii neinteroperabile, ceea ce limitează limitează costurile CFR SA necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare.

În cele ce urmează sunt prezentate costurile CFR SA necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare în ambele ipoteze de calcul.

4.1 În situaţia actuală

În cazul în care administrarea reţelei feroviare secundare ar fi asigurată de CFR SA, costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii în conformitate cu normativele în vigoare sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul A6. 4 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare

Tip tracţiune	Tip linie	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfăşurată [km]	Cost unitar [euro/km]	Cost total [euro]
Electrică	Simplă	0	0	25 500	0
	Dublă	0	0	43 350	0
	Auxiliare		0	21 675	0
Diesel	Simplă	3 754	3 754	17 085	64 138 799
	Dublă	0	0	29 045	0
	Auxiliare		863	14 522	12 531 250
TOTAL		**3 754**	**4 617**		**76 670 048**

Sursa: Master Planul General de Transport, calcule CFR S.A.

Închirierea unor secţii de circulaţie aparţinând reţelei secundare[1] transferă, conform legislaţiei în vigoare, responsabilitatea întreţinerii curente a infrastructurii aferente către companiile locatare. Ca urmare, diminuarea lungimii reţelei secundare care rămâne în administrarea CFR SA conduce la

[1] Conform legislaţiei în vigoare, aceste secţii de circulaţie sunt definite ca „neinteroperabile"

diminuarea corespunzătoare a costurilor necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare administrate de CFR SA. În tabelul următor sunt prezentate aceste costuri, luând în consideraţie situaţia existentă la sfârşitul anului 2016.

Tabelul A6. 5 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare administrate de CFR SA (anul 2016)

Tip tracţiune	Tip linie	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfăşurată [km]	Cost unitar [euro/km]	Cost total [euro]
Electrică	Simplă	0	0	25 500	0
	Dublă	0	0	43 350	0
	Auxiliare		0	21 675	0
Diesel	Simplă	1 878	1 878	17 085	32 077 088
	Dublă	0	0	29 045	0
	Auxiliare		432	14 522	6 267 127
TOTAL		**1 878**	**2 309**		**38 344 214**

Sursa: Master Planul General de Transport, calcule CFR S.A.

Calculele prezentate în acest tabel arată, prin comparaţie cu Tabelul A6. 4, că închirierea secţiilor de circulaţie neinteroperabile a condus la o diminuare cu cca 38 milioane de euro (aprox. 170 milioane lei) a costurilor privind întreţinerea curentă a infrastructurii administrate de CFR SA. Având în vedere mecanismul legal de subvenţionare a activităţilor de întreţinere curentă a infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful 5.2 de mai jos), se poate considera că închirierea secţiilor neinteroperabile a generat o economie în ceea ce priveşte fondurile publice destinate întreţinerii curente a infrastructurii feroviare.

Trebuie însă precizat că această economie este doar aparentă. În fapt, activităţile de întreţinere curentă a infrastructurii feroviare aferente secţiilor de circulaţie neinteroperabile sunt finanţate în continuare din fonduri publice în majoritatea cazurilor[2], dar mecanismul de finanţare este indirect şi este inclus în mecanismul de compensare din fonduri publice a obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători. Această manieră mascată de finanţare din fonduri publice a activităţilor de întreţinere curentă pe unele porţiuni ale infrastructurii feroviare nu permite stabilirea unor responsabilităţi clare privind întreţinerea, bazate pe obiective de performanţă monitorizate în mod transparent, aşa cum este cazul în ceea ce priveşte administratorul infrastructurii feroviare.

4.2 În situaţia implementării unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă

Definirea şi implementarea unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă, aplicabile reţelei feroviare secundare propuse în cadrul anexei 2, are ca obiectiv limitarea semnificativă a costurilor necesare pentru mentenanţa infrastructurii feroviare aferente acestei reţele.

În ceea ce priveşte întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare, se estimează că sunt posibile următoarele cote de reducere a costurilor unitare pe reţeaua secundară:

- 50% pentru întreţinerea curentă a liniilor curente şi directe;
- 70% pentru întreţinerea curentă a liniilor auxiliare (ex: linii abătute, linii de tragere, racordări etc).

[2] Sunt exceptate doar secţiile de circulaţie închiriate pe care se derulează exclusiv transport feroviar de marfă.

În tabelul următor sunt determinate costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare în aceste ipoteze de calcul.

Tabelul A6. 6 - Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare secundare în situaţia implementării unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă

Tip tracţiune	Tip linie	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfăşurată [km]	Cost unitar actual [euro/km]	Reducere costuri [%]	Cost unitar redus [euro/km]	Cost total redus [euro]
Electrică	Simplă	0	0	25 500			0
	Dublă	0	0	43 350			0
	Auxiliare		0	21 675			0
Diesel	Simplă	3 754	3 754	17 085	50%	8 543	32 069 399
	Dublă	0	0	29 045			0
	Auxiliare		863	14 522	70%	4 357	3 759 375
TOTAL		**3 754**	**4 617**				**35 828 774**

Sursa: Master Planul General de Transport, calcule CFR S.A.

Calculele prezentate în acest tabel arată, prin comparaţie cu Tabelul A6. 4, că implementarea unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă pentru reţeaua feroviară secundară poate genera o diminuare cu cca 43 milioane de euro (aprox. 193 milioane lei) a costurilor privind întreţinerea curentă a întregii reţele feroviare secundare.

Comparând rezultatele din tabelul de mai sus cu datele din Tabelul A6. 5 se poate observa că implementarea unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă, aplicabile reţelei feroviare secundare, generează economii mai mari decât cele obţinute prin închirierea unor secţii neinteroperabile, inclusiv în condiţiile în care reţeaua secundară ar fi menţinută integral în administrarea CFR SA. Mai mult decât atât, s-ar asigura inclusiv acoperirea unei componente importante a costurilor de întreţinere a reţelei feroviare secundare din încasările de TUI de la operatorii serviciilor publice de transport feroviar de călători pe această reţea[3].

În concluzie, …

… din perspectiva raţionalizării efortului bugetar privind subvenţionarea întreţinerii curente a infrastructurii feroviare, ***este recomandabilă migrarea de la practica închirierii secţiilor de circulaţie neinteroperabile către definirea şi implementarea unor standarde diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă, aplicabile reţelei feroviare secundare*** propuse în cadrul anexei 2. O astfel de abordare ar avea o serie de avantaje evidente, precum:

- controlul eficient al performanţelor infrastructurii feroviare şi al eficacităţii activităţilor de mentenanţă, prin intermediul contractului de activitate şi performanţă încheiat între Ministerul Transporturilor şi CFR SA;
- administrarea întregii reţele feroviare pe baza unor principii, reguli şi metode unitare, supuse controlului public;
- optimizarea costurilor de întreţinere a infrastructurii reţelei feroviare secundare şi acoperirea unei cote importante a acestor costuri de la operatorii de serviciu public privind transportul feroviar de călători.

[3] În prezent, CFR SA nu încasează TUI pe secţiile închiriate

5. SUBVENŢIA NECESARĂ PENTRU ÎNTREŢINEREA CURENTĂ A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

5.1 Consideraţii generale

În paragraful 3.6 "*Sustenabilitatea economică a transportului feroviar*" din documentul principal au fost prezentate rezultatele unui studiu internaţional care stabileşte corelaţia dintre intensitatea traficului pe o reţea feroviară şi veniturile şi costurile sistemului feroviar respectiv. Pe graficul din figura următoare este prezentată această corelaţie din perspectiva administratorului infrastructurii feroviare.

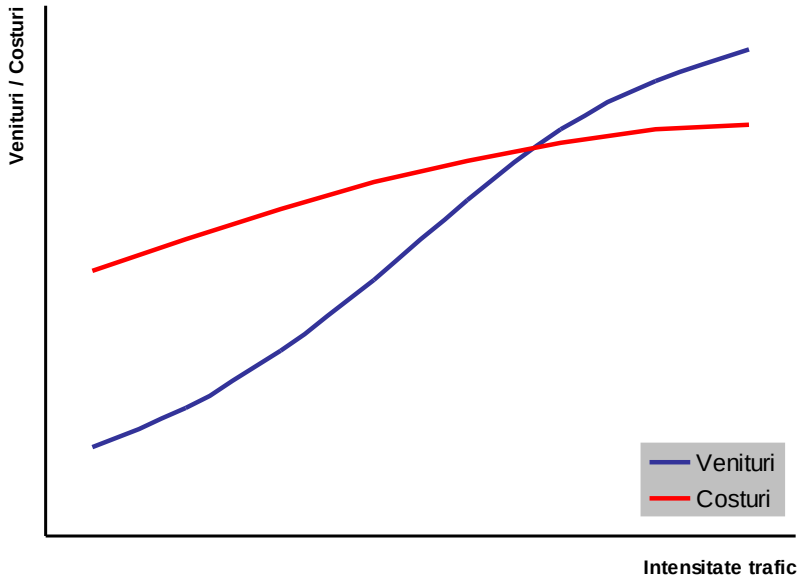

Figura 1 - Variaţia costurilor şi veniturilor administratorului infrastructurii feroviare

Sursa: Studiul "Railway Efficiency - An Overview and a Look at Opportunities for Improvment", 2013

În paragraful 3.5 "*Distorsiuni existente pe piaţa transporturilor terestre*" din documentul principal au fost evidenţiate o serie de probleme, în general de ordin legislativ, care distorsionează mediul competiţional de pe piaţa internă a transporturilor terestre şi care generează în mod artificial un dezavantaj competitiv al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier. Dezavantajul se manifestă prin faptul că transportatorii rutieri au posibilitatea de a oferi clienţilor preţuri mai avantajoase decât cele aferente transportului feroviar, deşi transportul rutier generează în fapt costuri semnificativ mai mari decât transportul feroviar.

Acest dezavantaj de ordin comercial, coroborat cu nivelul scăzut de performanţă şi calitate al serviciilor feroviare[4], a generat migrarea masivă a clienţilor transportului feroviar către alte moduri de transport, fapt care se reflectă într-un nivel scăzut al intensităţii traficului pe reţeaua feroviară română. Din perspectiva administratorului infrastructurii, prin prisma studiului evocat anterior, aceasta înseamnă că situaţia actuală este caracterizată printr-un nivel al costurilor mult mai mare decât nivelul veniturilor. Această situaţie este ilustrată pe graficul din figura următoare.

[4] Generat în principal de subfinanţarea severă şi prelungită a transportului feroviar (a se vedea analizele prezentate în anexa nr. 1 „*Analiza situaţiei actuale*")

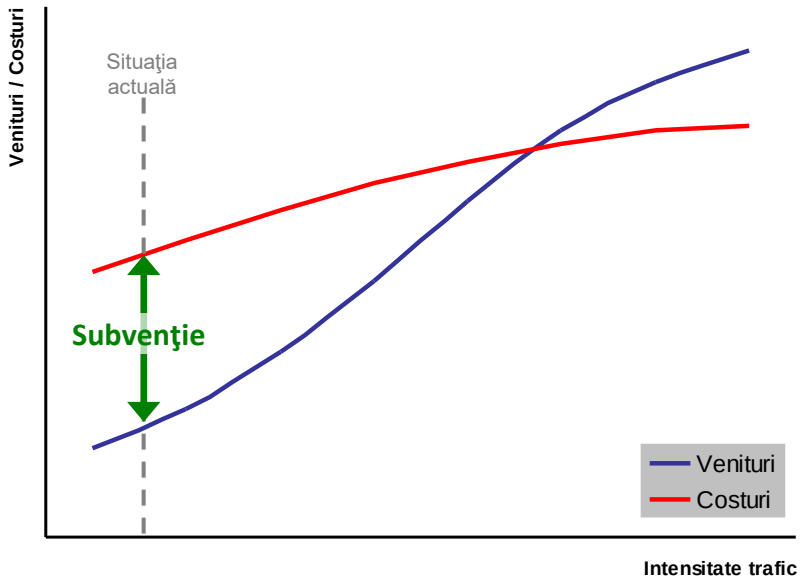

Figura 2 - Acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare

Sursa: Directiva 2012/34/UE şi Legea nr. 202/2016

Graficul din figură evidenţiază necesitatea acoperirii diferenţei dintre costurile şi veniturile administratorului infrastructurii prin fonduri publice alocate de la bugetul de stat (subvenţie), în scopul de a asigura continuitatea funcţionării transportului public al pasagerilor şi mărfurilor pe calea ferată.

Prin prisma consideraţiilor prezentate mai sus, devine evident că ...

... acoperirea din fonduri publice a costurilor administratorului infrastructurii feroviare reprezintă o **măsură necesară** pentru a corecta distorsiunile create în mod artificial pe piaţa transporturilor, care generează un handicap major al transportului feroviar în competiţia cu transportul rutier.

Având în vedere că transportul feroviar reprezintă o prioritate strategică a politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor, legislaţia europeană instituie obligativitatea statelor membre de a asigura acoperirea integrală a costurilor administratorului infrastructurii prin fonduri publice alocate în acest scop. Această obligaţie este prevăzută în Directiva 2012/34/UE, care a fost transpusă în legislaţia naţională prin Legea nr. 202/2016.

5.2 Metodologia de determinare a subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare

Acoperirea din fonduri publice a costurilor administratorului infrastructurii feroviare vizează, în principiu, toate categoriile de costuri ale acestuia, pe domenii de activitate: mentenanţa infrastructurii (întreţinere şi reparaţii), reînnoire, modernizare/dezvoltare, exploatare şi funcţionare instituţională.

Modalităţile efective de acoperire din fonduri publice a costurilor administratorului infrastructurii feroviare sunt definite prin OUG nr. 12/1998. Astfel:

- Art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998 prevede că:

  „Cheltuielile pentru reparaţii curente, investiţii, reparaţii capitale/reînnoiri, modernizări, reabilitări, consolidări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanţate de la bugetul de stat, din fondurile externe nerambursabile şi din veniturile obţinute potrivit art. 22 alin. (2) lit. b)."[5]

[5] Art. 22 alin. (2) lit. b) se referă la veniturile obţinute din închirierea secţiilor neinteroperabile

Altfel spus, costurile privind reparaţiile curente, reînnoirile (reabilitările) şi investiţiile pentru modernizarea/dezvoltarea infrastructurii feroviare se finanţează din fonduri publice naţionale sau comunitare şi din fondurile obţinute prin închirierea secţiilor neinteroperabile[6]. Costurile similare privind infrastructura privată a CFR SA se acoperă integral din veniturile proprii ale companiei.

- Art. 22 alin (1) din OUG nr. 12/1998 prevede că:

  „Întreţinerea şi asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare publice se realizează de către Compania Naţională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pe baza veniturilor proprii şi, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, din fonduri alocate de la bugetul de stat."

  Ca urmare, costurile privind asigurarea funcţionării companiei, costurile privind managementul traficului feroviar şi costurile privind întreţinerea infrastructurii private sunt acoperite din veniturile proprii ale companiei. Restul fondurilor provenite din venituri proprii, neutilizate pentru destinaţiile menţionate anterior, se utilizează pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare publice. Diferenţa până la nivelul costurilor necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii trebuie asigurate din fonduri alocate de la bugetul de stat.

Acest mecanism de acoperire a costurilor administratorului infrastructurii este prezentat schematic în figura următoare.

În figura următoare, acest mecanism de acoperire a costurilor este prezentat într-o formă echivalentă, care pune în evidenţă corespondenţa dintre categoriile de costuri şi categoriile de fonduri publice alocate pentru finanţarea administratorului infrastructurii feroviare. Având în vedere prevederile art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998 se poate considera că fondurile publice trebuie să acopere integral costurile pentru reparaţii curente, reînnoiri şi investiţii de modernizare/dezvoltare a infrastructurii. Pornind de la această premisă, înseamnă că subvenţia pentru întreţinere curentă constituie componenta prin care se reglează acoperirea integrală a costurlor de administrare a infrastructurii feroviare.

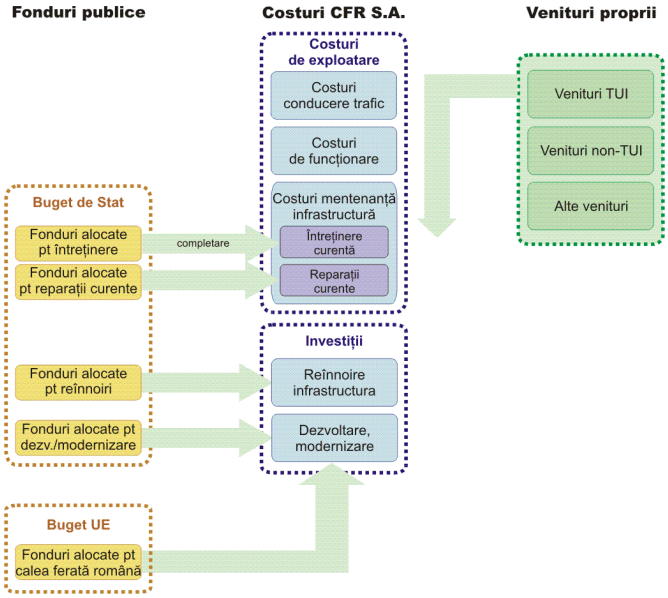

Figura 3 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare
Sursa: OUG nr. 12/1998

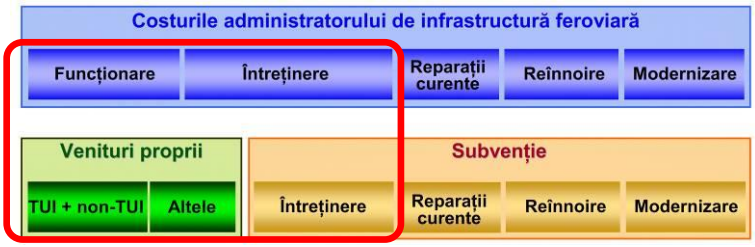

Figura 4 - Determinarea subvenţiei pentru întreţinerea infrastructurii feroviare

[6] Fondurile obţinute din închirierea secţiilor neinteroperabile au o valoare practic nesemnificativă în raport cu cuantumul costurilor necesare pentru reînnoira şi pentru modernizarea/dezvoltarea infrastructurii feroviare

Altfel spus, mecanismul prezentat în figură conduce la următoarea formulă de determinare a subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare:

$$\mathbf{S}_{IC} = \mathbf{C}_F^N + \mathbf{C}_{IC}^N - \mathbf{V}_{CFR}^P \qquad \textbf{(1)}$$

unde

$\mathbf{C}_F^N$ - costuri necesare pentru funcţionarea companiei
$\mathbf{C}_{IC}^N$ - costuri necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii
$\mathbf{V}_{CFR}^P$ - venituri proprii ale companiei (exclusiv subvenţii)

De altfel, acest mecanism de acoperire a costurilor este prevăzut în mod explicit prin art. 22 alin. (5) din OUG nr. 12/1998:

„(5) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor alocă anual companiei naţionale care administrează infrastructura feroviară fonduri de la bugetul de stat care reprezintă diferenţa dintre costurile totale pentru întreţinerea şi asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare publice şi veniturile proprii ale companiei."

5.3 Determinarea subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare

În acest scop, s-a realizat o analiză a datelor financiare ale CFR SA din ultimii 5 ani (2015-2019), în vederea aplicării formulei (1) determinate în paragraful anterior.

Analiza pentru determinarea subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare administrate de CFR SA şi modul de aplicare a formulei (1) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul A6. 7 - Determinarea subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii reţelei feroviare administrate de CFR SA

INDICATORI		rd	REALIZAT					Medie anuală
			2015	2016	2017	2018	2019	
I. VENITURI TOTALE	din care:	1	**4 205 868**	**3 684 853**	**3 054 701**	**3 519 941**	**3 812 075**	**3 655 487**
A. VENITURI DIN EXPLOATARE	din care:	2	**3 947 334**	**3 416 669**	**2 913 511**	**3 386 855**	**3 668 935**	**3 466 661**
A.1.VENITURI OPERATIONALE	din care:	3	**2 017 280**	**2 228 591**	**2 091 102**	**2 125 021**	**2 294 846**	**2 151 368**
A.1.1. Venituri proprii operationale		4	**1 195 444**	**1 112 315**	**1 167 057**	**1 208 673**	**1 193 996**	**1 175 497**
1. Venituri din TUI		5	854 273	865 813	880 266	841 176	843 898	857 085
1.1. Venituri TUI CFR Calatori		6	485 026	499 281	506 313	480 025	478 434	196 861
1.2. Venituri TUI CFR Marfa		7	135 744	125 258	126 425	115 828	94 366	52 200
1.3. Venituri TUI Alti operatori		8	233 503	241 275	247 528	245 324	271 097	94 956
2. Venituri din servicii non TUI		9	99 334	104 017	108 201	94 993	72 255	95 760
3. Venituri din chirii		10	88 072	81 124	70 738	71 484	71 955	76 675
4. Alte venituri de exploatare		11	153 765	61 361	107 852	201 020	205 888	145 977
A.1.2.Venituri din alocatii bugetare si alte subventii		12	**821 836**	**1 116 276**	**924 045**	**916 348**	**1 100 850**	**975 871**
1. Alocatii bugetare		13	821 836	1 115 196	923 501	914 654	1 098 796	974 797
1.1 Pt reparatii curente		14	65 599	92 974	35 109	17 219	25 400	47 260
1.2 Pt intretinerea infrast. feroviare publice		15	756 237	1 022 222	888 392	893 686	1 072 514	926 610
1.3 Pt obiective din programul de pregătire a teritoriului		15a	0	0	0	2 263	0	453
1.4 Pt intocmire documentatii cadastrale		15b	0	0	0	1 487	883	474
2. Alte subventii pt.exploatare (FSUE)		16	0	1 080	545	1 694	2 054	1 074
A.2. VENITURI NEOPERATIONALE		17	**1 930 054**	**1 188 078**	**822 409**	**1 261 834**	**1 374 089**	**1 315 293**
1. Venit.din treceri in patrimoniu public		18	1 628 311	581 278	496 317	964 923	1 196 673	973 501
2. Venituri din vanzari active		19	2 375	6 840	29 200	7 059	13 076	11 710
3. Venituri din amenzi si penalitati incasate		20	60 694	74 670	89 323	105 322	110 075	88 017
4. Venituri din penalitati anulate		21	0	0	0	0	0	0
5. Venituri din provizioane		22	238 674	501 029	173 085	181 951	54 266	229 801
6. Venituri din materiale recastigate		23	0	24 261	34 484	2 578	0	12 265
B. VENITURI FINANCIARE		24	**258 534**	**268 184**	**141 190**	**133 086**	**143 140**	**188 827**

INDICATORI	rd	REALIZAT					Medie anuală
		2015	2016	2017	2018	2019	
C. VENITURI EXTRAORDINARE	25	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
II. CHELTUIELI TOTALE din care:	26	**4 028 598**	**3 090 232**	**2 844 579**	**3 496 329**	**3 844 828**	**3 460 913**
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE din care:	27	**3 765 650**	**2 824 386**	**2 719 756**	**3 364 455**	**3 724 332**	**3 279 716**
A.1. CHELTUIELI OPERATIONALE din care:	28	**1 581 014**	**1 688 436**	**1 848 931**	**2 156 683**	**2 373 900**	**1 929 793**
1. Cheltuieli materiale	30	153 241	166 685	161 881	172 784	193 485	169 615
1.1. Materii prime si materiale	31	73 309	89 958	92 545	88 497	108 409	90 544
1.1.1. Din surse proprii	32	48 114	52 879	63 327	74 386	93 932	66 527
1.1.2. Din alocatii bugetare	33	25 195	37 080	29 218	14 112	14 477	24 016
1.2. Combustibili	34	14 409	13 166	18 941	25 096	25 922	19 507
1.3. Energie electrica	35	65 523	63 561	50 395	59 190	59 154	59 565
2. Cheltuieli cu personalul	36	864 132	988 479	1 184 225	1 338 023	1 535 083	1 181 989
2.1. Cheltuieli cu salariile, din care:	37	678 011	750 389	900 447	1 203 050	1 380 905	982 560
salarii din alocatii bugetare	37a	0	147 096	139 923	421 700	537 243	249 192
salarii din CEF	37b			445	1 656	2 009	
2.2. Contributii sociale	38	160 633	177 708	215 747	45 984	51 637	130 342
2.3. Alte cheltuieli cu personalul (5%+tichete de masa)	39	25 488	60 383	68 031	88 989	102 541	69 086
3. Alte cheltuieli de exploatare	40	563 641	533 271	502 825	645 876	645 332	578 189
3.1. Cheltuieli cu reparatiile	41	102 496	122 901	82 083	81 426	85 970	94 975
3.1.1. Din surse proprii	42	21 662	32 149	61 495	55 977	48 274	43 911
3.1.2. Din surse bugetare	43	77 155	89 813	20 588	25 449	37 696	50 140
3.1.2.1. Reparatii curente	44	45 997	62 719	20 588	23 547	12 267	33 024
3.1.2.2. Reparatii mentenanta	45	31 158	27 093	0	0	25 429	16 736
3.1.2.3.Rep.obiective din programul de pregătire a teritoriului	46	0	0	0	1 902	0	380
3.1.3. Din surse externe (FSUE)	47	3 679	939	0	0	0	924
3.2. Cheltuieli cu servicii prestate de filiale	48	169 978	156 899	116 331	140 603	138 906	144 543
3.3 Cheltuieli cu impozite si taxe, din care:	49	49 487	48 704	21 959	17 898	26 138	32 837
TVA alocatii bugetare	49a	27 928	25 308	4 964	5 073	12 691	15 193
3.4. Alte cheltuieli de exploatare	50	241 680	204 767	282 452	405 950	394 318	305 833
A.2. CHELTUIELI NEOPERATIONALE din care:	51	**2 184 636**	**1 135 950**	**870 825**	**1 207 772**	**1 350 432**	**1 349 923**
1. Cheltuieli cu amortizarea	52	129 678	159 282	124 601	114 606	113 517	128 337
2. Cheltuieli cu active trecute in patrimoniu public	53	1 640 866	581 805	498 176	966 734	1 203 249	978 166
3. Cheltuieli cu activele cedate	54	8 871	5 873	5 254	2 536	534	4 614
4. Cheltuieli cu penalitati	55	28 087	11 741	6 645	5 097	5 078	11 329
5. Cheltuieli cu provizioanele	56	377 134	377 250	236 150	118 800	28 054	227 477
B. CHELTUIELI FINANCIARE	57	**262 948**	**265 846**	**124 822**	**131 874**	**120 497**	**181 197**
C. CHELTUIELI EXTRAORDINARE	58	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
III. REZULTAT BRUT (rd.1 - rd.26)	59	**177 270**	**594 621**	**210 122**	**23 612**	**-32 754**	**194 574**
Cheltuieli efective mentenanta (rd.31+rd.36/2+rd.41+rd.48)	60	777 849	863 998	883 072	979 537	1 100 826	921 057
Cheltuieli functionare companie (rd.26-rd.60)	61	3 250 749	2 226 233	1 961 507	2 516 791	2 744 002	2 539 857
Venituri proprii (rd.4+rd.17+rd.24+rd.25)	62	3 384 032	2 568 577	2 130 656	2 603 593	2 711 225	2 679 616
Costuri necesare întreţinere (conf. MPGT) mii euro	63	345 009	345 361	344 832	345 622	353 340	346 833
mii lei	64	1 533 567	1 550 945	1 575 226	1 608 352	1 676 669	1 588 952
Curs mediu euro	65	4,4450	4,4908	4,5681	4,6535	4,7452	4,5813
Subventie necesara întreţinere (rd.61+rd.64-rd.62)	66	**1 400 284**	**1 208 602**	**1 406 077**	**1 521 550**	**1 709 446**	**1 449 192**
Subventie alocată pentru întreţinere (rd. 15)	67	756 237	1 022 222	888 392	893 686	1 072 514	926 610
Grad acoperire necesar subventie întreţinere [%] (rd.67 / rd.66)	68	54,01	84,58	63,18	58,74	62,74	**63,94**

Sursa: Date financiare CFR S.A, calcule CFR S.A.

S-a constatat că mecanismele de evidenţiere contabilă a costurilor activităţilor de mentenanţă a infrastructurii nu permit o diferenţiere între costurile aferente întreţinerii curente şi costurile privind reparaţiile curente. Ca urmare, costurile pentru funcţionarea companiei (termenul $\mathbf{C}_F^N$ din formula (1) de mai sus) sunt calculate pe rândul 61 din tabel, utilizând formula

$$\mathbf{C}_F^N = \mathbf{C}_{CFR}^T - \mathbf{C}_{CFR}^{Mentenanta} \qquad \textbf{(2)}$$

unde

$\mathbf{C}_{CFR}^T$ - cheltuielile totale ale companiei (rd. 26 din tabel)

$\mathbf{C}_{CFR}^{Mentenanta}$ - cheltuielile pentru mentenanţa infrastructurii (rd. 60 din tabel)

Cheltuielile pentru mentenanţa infrastructurii s-au determinat pe rândul 60 din tabel, cu formula prezentată în tabel, iar termenii care intră în formula de calcul au fost marcaţi pe tabel prin culoarea galben, similar cu linia de rezultate (rândul 60).

Veniturile proprii ale companiei (termenul $\mathbf{V}_{CFR}^P$ din formula (1) de mai sus) sunt calculate pe rd.62 din tabel, utilizând formula prezentată în tabel, iar termenii formulei sunt marcate prin culoarea verde.

Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii (termenul $\mathbf{C}_{IC}^N$ din formula (1) de mai sus), exprimate în euro şi înscrise în tabel la rd. 63, reprezintă suma dintre costurile privind întreţinerea curentă a reţelei primare (determinate conform capitolului 3 de mai sus) şi costurile privind întreţinerea curentă a reţelei secundare administrate de CFR SA, în varianta actuală (determinate conform paragrafului 4.1 de mai sus). Trebuie precizat că costurile privind întreţinerea curentă a reţelei secundare variază de la un an la altul în raport de lungimea reţelei secundare administrate de CFR SA.

Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii, exprimate în lei şi înscrise în tabel la rd. 64, au fost determinate pe baza cursului mediu al euro din anul respectiv, determinat de BNR (rd. 65).

Subvenţia necesară pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare este calculată pe rândul 66 din tabel, prin aplicarea formulei (1) de mai sus. Se observă că valoarea necesarului de subvenţionare diferă de la un an la altul, iar media anuală aferentă perioadei analizate este de 1,449 miliarde lei.

Pe rândurile 67 şi 68 din tabel au fost evidenţiate sumele alocate efectiv de la buget pentru întreţinerea curentă a infrastructurii şi, respectiv, gradul de acoperire a necesarului de subvenţionare. Se observă că

în perioada anterioară **gradul de acoperire a necesarului de subvenţionare a întreţinerii curente a infrastructurii feroviare române a fost de 63,94%**, ceea ce evidenţiază o subfinanţare severă a acestei categorii de activităţi ale administratorului infrastructurii feroviare.

Analiza prezentată mai sus are drept scop determinarea proiecţiilor financiare privind necesarul de fonduri publice care trebuie alocate în perioada următoare (5 ani) pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare.

Analiza variaţiei anuale a valorilor care reprezintă termenii formulei (1) de mai sus nu permite identificarea unor tendinţe care să poată fi proiectate în perioada următoare. Ca urmare, se propune definirea proiecţiilor financiare pe baza mediei anuale prezentate pe rîndul 66 din Tabelul A6. 7.

Având în vedere că în perioada următoare sunt previzibile unele evoluţii de natură să genereze creşteri ale subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare, precum:

- redimensionarea cuantumului TUI în scopul de a asigura conformitatea cu prevederile Regulamentului (UE) 2015/909;
- creşterea cheltuielilor salariale, ca efect al creşterii anunţate a salariului minim pe economie;
- tendinţa generală de creştere a preţurilor serviciilor şi materiilor prime;

se propune să fie luată în consideraţie **o medie anuală de 1 520 milioane lei (316,7 milioane euro)** a subvenţiei necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare, ceea ce înseamnă o creştere de 5% faţă de media aferentă perioadei 2015-2019 (a se vedea Tabelul A6. 7, rd. 66).

În vederea verificării corelării costurilor determinate mai sus cu prevederile Master Planului General de Transport, în tabelul următor sunt prezentate alocările de fonduri publice pentru întreţinerea şi repararea infrastructurii feroviare în perioada 2014-2020. Pentru perioada 2014-2019 au fost evidenţiate în tabel alocările efective de fonduri publice pentru aceste categorii de cheltuieli (marcate cu verde), iar pentru anul 2020 au fost evidenţiate alocările preliminare de la începutul anului

Tabelul A6. 8 - Alocările de fonduri publice pentru întreţinere şi reparaţii curente în perioada 2014-2020

Categorie cheltuieli	UM	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Întreţinere curentă	[mii lei]	693 045	756 237	1 022 222	888 392	893 686	1 072 514	990 000	**6 316 095**
	[mii euro]	155 930	170 132	227 626	194 477	192 046	226 021	206 250	**1 372 482**
Reparaţii curente	[mii lei]	4 329	65 599	92 974	35 109	17 219	25 400	27 535	**268 165**
	[mii euro]	974	14 758	20 703	7 686	3 700	5 353	5 736	**58 910**
TOTAL întreţinere şi reparaţii	[mii lei]	**697 374**	**821 836**	**1 115 196**	**923 501**	**910 905**	**1 097 913**	**1 017 535**	**6 584 260**
	[mii euro]	**156 904**	**184 890**	**248 329**	**202 163**	**195 746**	**231 373**	**211 986**	**1 431 392**

Conform acestui tabel, suma totală alocată pentru întreţinere şi reparaţii curente în perioada 2014-2020 este de 1 431,4 milioane euro.

În Tabelul A6. 9 de mai jos este prezentată proiecţia financiară detaliată propusă prin Master Planul General de Transport (versiunea decembrie 2015), unde pentru întreţinerea şi repararea infrastructurii feroviare în această perioadă a fost prevăzută suma totală de 1 971 milioane euro (categoria de cheltuieli B_{1b} - linia din tabel marcată cu galben).

Pentru perioada 2021-2030, Master Planul General de Transport prevede alocarea unei medii anuale de 394 milioane euro pentru întreţinere şi reparaţii (Tabelul A6. 9, categoria de cheltuieli B_{1b} - linia din tabel marcată cu galben). Conform analizei prezentate anterior, pentru întreţinerea curentă este necesară o alocaţie anuală de cca 316 milioane euro, la care se adaugă o alocaţie de cel mult 50 milioane euro pentru reparaţii curente (a se vedea anexa 5 "*Determinarea costurilor necesare privind lucrările de reparaţii curente ale infrastructurii feroviare*").

Trebuie menţionat că suma totală de 5 911 milioane euro, prevăzută până în anul 2030 pentru întreţinerea şi repararea infrastructurii feroviare, a fost menţinută şi în varianta MPGT care a fost aprobată prin HG nr. 666/2016, chiar dacă această categorie de cheltuieli nu mai este evidenţiată distinct. În Tabelul A6. 10 este prezentată proiecţia financiară prevăzută de MPGT în versiunea aprobată prin HG nr. 666/2016. Din analiza comparativă a celor două tabele de mai jos, se poate observa că poziţiile B1 "*Întreţinere şi reparaţii*" şi B_{2b} "*(Reabilitare) Reţea feroviară*" din versiunea decembrie 2015 (Tabelul A6. 9) au fost comasate şi au format poziţia B1 "*Întreţinere şi reparaţii capitale*" în versiunea aprobată prin HG nr. 666/2016 (Tabelul A6. 10).

În concluzie, ***costurile estimate pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare sunt în conformitate cu proiecţiile financiare prevăzute prin Master Planul General de Transport al României***. O parte din rezerva financiară obţinută în raport cu planificarea prevăzută în cadrul MPGT poate fi utilizată pentru a finanţa investiţiile necesare în vederea creşterii gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii (a se vedea acţiunea strategică A.3.2).

Tabelul A6. 9 - Distribuţia alocărilor financiare pentru transport în perioadele 2014-2020 şi 2021-2030 (miliarde euro, preţuri fixe 2014), conform MPGT - versiunea decembrie 2015

			2014-2020		2021-2030		2014-2030	
2% din PIB disponibil pentru sectorul de transport	**A**		**22,599**		**43,216**		**65,815**	
Întreţinere şi reparaţii	B1		**5,447**	**24,1%**	**15,650**	**36,2%**	**21,097**	**32,1%**
Reţea rutieră	B_{1a}		3,301		11,460		14,761	
Reţea feroviară	B_{1b}		1,971		3,940		5,911	
Şenalul navigabil al Dunării	B_{1c}		0,175		0,250		0,425	
Reabilitarea reţelelor de transport terestru	B2		**6,391**	**28,3%**	**5,000**	**11,6%**	**11,391**	**17,3%**
Reţea rutieră	B_{2a}		4,578		0,000		4,578	
Reţea feroviară	B_{2b}		1,813		5,000		6,813	
Fonduri publice disponibile pentru investiţii, inclusiv contribuţia EU şi cea naţională, din care	**C**	**=A-B1-B2**	**10,761**	**47.6%**	**22,566**	**52.2%**	**33,327**	**50.6%**
Contribuţia UE	C1		6,332		9,046		15,378	
Contribuţia naţională	C2		1,922		2,746		4,669	
Indicator de sustenabilitate/Fonduri naţionale nete	**D**	**=C-C1-C2**	**2,507**		**10,774**		**13,281**	
Proiecte fazate şi Metroul Bucureşti	E		3,441		3,200		6,641	
Disponibil pentru proiecte MPGT (total inclusiv fonduri UE şi naţionale)	**F**	**=C-E**	**7,320**	**32.4%**	**19,366**	**44.8%**	**26,686**	**40.5%**
+ 30% Overcommitment	**G**	**=F*1.3**	**9,516**		**25,176**		**34,692**	
Drumuri			**4,853**	***51%***	**12,840**	***51%***	**17,693**	***51%***
Construcţia de autostrăzi şi drumuri expres			**4,368**	90%	**11,556**	90%	**15,924**	90%
Măsuri de siguranţă			**100**	2%	**50**	0%	**150**	1%
Construcţia de variante de ocolire			**130**	3%	**834**	6%	**964**	5%
Modernizarea drumurilor naţionale			**255**	5%	**400**	3%	**655**	4%
Calea ferată			**4,187**	***44%***	**11,077**	***44%***	**15,265**	***44%***
Cai navigabile, aviaţie, terminale intermodale			**476**	***5%***	**1,259**	***5%***	**1,735**	***5%***
Porturi, căi navigabile			**324**	68%	**832**	66%	**1,156**	67%
Aviaţie			**89**	19%	**357**	28%	**446**	26%
Terminale intermodale			**63**	13%	**70**	6%	**133**	8%

Sursa: MPGT Plan Financiar, AECOM

Tabelul A6. 10 - Distribuţia alocărilor financiare pentru transport în perioadele 2014-2020 şi 2021-2030 (miliarde euro, preţuri fixe 2014), conform MPGT - versiunea aprobată prin HG nr. 666/2016

			2014-2020		2021-2030		2014-2030	
2% din PIB disponibil pentru sectorul de transport	**A**		**22,599**		**43,216**		**65,815**	
Întreţinere şi reparaţii capitale	B1		7,260	32,1%	20,650	47,8%	27,910	42,4%
Reabilitarea reţelei rutiere viabile	B2		4,578	20,3%	0	0,0%	4,578	7,0%
Fonduri publice disponibile pentru investiţii, inclusiv contribuţia EU şi cea naţională, din care	**C**	**=A-B1-B2**	**10,761**	**47,6%**	**22,566**	**52,2%**	**33,327**	**50,6%**
Contribuţia UE	C1		6,332		9,046		15,378	
Contribuţia naţională	C2		1,922		2,746		4,669	
Indicator de sustenabilitate/Fonduri naţionale nete	**D**	**=C-C1-C2**	**2,507**		**10,774**		**13,281**	
Proiecte fazate şi Metroul Bucureşti	E		3,441		3,200		6,641	
Disponibil pentru proiecte MPGT (total inclusiv fonduri UE şi naţionale)	**F**	**=C-E**	**7,320**	**32,4%**	**19,366**	**44,8%**	**26,686**	**40,5%**
+ 30% Overcommitment	**G**	**=F*1,3**	**9,516**		**25,176**		**34,692**	
Drumuri			**4,853**	***51%***	**12,840**	***51%***	**17,693**	***51%***
Construcţia de autostrăzi şi drumuri expres			**4,368**	90%	**11,556**	90%	**15,924**	90%
Măsuri de siguranţă			**100**	2%	**50**	0%	**150**	1%
Construcţia de variante de ocolire			**130**	3%	**834**	6%	**964**	5%
Modernizarea drumurilor naţionale			**255**	5%	**400**	3%	**655**	4%
Calea ferată			**4,187**	***44%***	**11,077**	***44%***	**15,265**	***44%***
Cai navigabile, aviaţie, terminale intermodale			**476**	***5%***	**1,259**	***5%***	**1,735**	***5%***
Porturi, căi navigabile			**324**	68%	**832**	66%	**1,156**	67%
Aviaţie			**89**	19%	**357**	28%	**446**	26%
Terminale intermodale			**63**	13%	**70**	6%	**133**	8%

6. CONCLUZII

A7.1 **Costurile necesare pentru întreţinerea curentă a infrastructurii se determină pe baza metodologiei recomandate în cadrul Master Planului General de Transport. Rezultatele acestei metodologii sunt validate prin calculele efectuate pe baza normativelor în vigoare privind întreţinerea infrastructurii feroviare.**

A7.2 **Implementarea standardelor diferenţiate de performanţă şi întreţinere curentă, aplicabile reţelei feroviare secundare propuse în cadrul anexei 2, permite renunţarea la politica actuală de închiriere a secţiilor de circulaţie neinteroperabile fără a suplimenta costurile necesare pentru întreţinerea infrastructurii feroviare.**

A7.3 **Dimensiunea necesară a subvenţiei pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare se determină în conformitate cu prevederile Directivei 2012/34/UE, ale Legii nr. 202/2016 (care transpune Directiva 2012/34/UE) şi ale OUG nr. 12/1998.**

A7.4 **Analiza datelor financiare aferente perioadei 2012-2016 evidenţiază că gradul de acoperire a necesităţilor de finanţare din fonduri publice a întreţinerii curente a infrastructurii feroviare a fost de 63,94%**

A7.5 **Dimensiunea necesară a subvenţiei pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare în următorii 5 ani se determină pe baza mediei anuale a ultimilor 5 ani şi este de 1.520 milioane lei anual (316,7 milioane euro).**

A7.6 **Dimensiunea necesară a subvenţiei pentru întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare în următorii 5 ani este în conformitate cu proiecţiile financiare determinate în cadrul Master Planului General de Transport.**