

**DOCUMENT INFORMATIV PRIVIND PROIECTUL (PID)  
STADIUL CONCEPTUAL**

Raport nr.: AB1625

<b>Denumire proiect</b>	PROIECT DE INTRETINERE SI MODERNIZARE A INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT
<b>Regiune</b>	EUROPA SI ASIA CENTRALA
<b>Sector</b>	Drumuri și șosele (50%); Căi ferate (50%)
<b>Cod identificare proiect</b>	P093812
<b>Imprumutat(i)</b>	MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
<b>Agenție de implementare</b>	
<b>Categorie de mediu</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> FI <input type="checkbox"/> TBD (de stabilit)
<b>Clasificare măsuri de siguranță</b>	<input type="checkbox"/> S <sub>1</sub> <input checked="" type="checkbox"/> S <sub>2</sub> <input type="checkbox"/> S <sub>3</sub> <input type="checkbox"/> S <sub>F</sub> <input checked="" type="checkbox"/> TBD (de stabilit)
<b>Data pregătirii PID</b>	13 iunie 2005
<b>Data preconizată a autorizării evaluării</b>	15 aprilie 2006
<b>Data preconizată a aprobării Băncii</b>	15 iulie 2006

**1. Principale probleme de dezvoltare și rațiunile implicării Băncii**

Intrarea în Uniunea Europeană este unul din obiectivele centrale de dezvoltare ale României care, conform angajamentului luat de guvern prin recent semnatul Tratat de aderare, urmează să devină membră în 2007. În perspectiva aderării, vor fi necesare o serie de reforme care să pregătească economia românească pentru concurență și să îmbunătățească infrastructura fizică. Dacă în reforma structurală și instituțională a sectorului de transporturi Guvernul a realizat progrese semnificative cu sprijin din partea Băncii Mondiale<sup>1</sup>, starea actuală a infrastructurii de transport din România reprezintă o provocare fundamentală pentru convergență și integrarea în UE. Capacitatea rețelei rutiere și de cale ferată este limitată, eficiente și siguranța serviciilor de infrastructură sunt sub standardele UE, și există o mare întârziere în ceea ce privește reabilitarea și întreținerea datorată în special finanțării necorespunzătoare din trecut. Aceste aspecte au fost identificate în strategia guvernului pentru sectorul transporturilor pe perioada 2003-2010, iar Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului (MTCT) se pregătește de integrare elaborând în prezent un larg program de investiții pe termen mediu pentru sectorul de drumuri și căi ferate.

Prioritățile de investiții strategice ale Guvernului în sectorul de căi ferate urmăresc realizarea interoperabilității rețelei cu țările vecine, creșterea calității și siguranței serviciilor de infrastructură și sistemelor de semnalizare, și reducerea costurilor de întreținere. Anterioarele proiecte finanțate de Bancă au sprijinit restructurarea CFR și modernizarea tehnologiei informațiilor și comunicațiilor (ICT) în sectorul de căi ferate. Noul Proiect de restructurare a

<sup>1</sup> Prin Proiectul de drumuri II, Proiectul de reabilitare a căilor ferate și Proiectul de restructurare a transporturilor

transporturilor sprijină în continuare dezvoltarea sistemului de management și va trebui să îmbunătățească modul în care companiile de căi ferate gestionează exploatarea trenurilor și întreținerea liniilor de cale ferată prin achiziționarea de echipament modern de întreținere a căii de rulare. Proiectul propus va consolida realizările proiectelor anterioare ale Băncii prin finanțarea reabilitării și modernizării infrastructurii fizice pentru lichidarea substanțialelor restanțe de întreținere și stării necorespunzătoare a sistemelor de semnalizare.

Pentru sectorul de drumuri, investițiile strategice prioritare prevăzute de Guvern în Programul de reabilitare a drumurilor cuprind îmbunătățirea capacității portante, geometriei drumurilor și calității mersului pe rețeaua națională de drumuri, pentru a le aduce la standardele UE.<sup>2</sup> Recomandările rapoartelor AAA (activităților de analiză și consultanță) anterioare ale Băncii indică în mod clar necesitatea evitării deteriorării în continuare a infrastructurii de transport printr-un mai bun management al lucrărilor de întreținere și reabilitare, precum și printr-o finanțare sporită. Pentru rețeaua de drumuri, introducerea unui Sistem de Management al Pavării (SMP) și un Sistem de Management al Podurilor (SMP) în cadrul Proiectului de restructurare a transporturilor va contribui la alocarea cu maximă eficiență a resurselor în condițiile actualelor constrângeri bugetare, ducând la o îmbunătățire a stării drumurilor.<sup>3</sup> Un plus de eficiență s-ar putea obține prin perfecționarea metodelor de achiziționare a lucrărilor de construcții civile în sectorul de drumuri prin dezvoltarea unui sector privat competitiv în industria de construcții și utilizarea în continuare a licitațiilor care ar putea reduce costurile actuale ale contractelor cu până la 30%.<sup>4</sup>

Guvernul României pregătește un Program sectorial operațional în domeniul transporturilor (PSOT) ca o componentă a Planului național de dezvoltare, o cerință esențială pentru aderare. PSOT va preciza activitățile și resursele de finanțare pe care le va pune la dispoziție Guvernul pe perioada 2005—2013. Se include aici finanțarea din fondurile UE pre- și post-aderare (ISPA până în 2006, și Fondul de coeziune în continuare) prevăzute pentru îmbunătățirea capacității infrastructurii de transport și (într-o măsură limitată) pentru reabilitarea rețelei pe Coridoarele trans-europene IV și IX. Deși BEI va contribui cu o parte a co-finanțării în completarea fondurilor de grant UE, necesarul pe care Guvernul trebuie să-l asigure prin co-finanțare rămâne semnificativ<sup>5</sup>. Ca atare, acest proiect va contribui la finanțarea componentelor PSOT care se ocupă de investițiile esențiale în întreținerea și reabilitarea infrastructurii de transport existente. Guvernul României a solicitat asistența Băncii Mondiale pentru finanțarea întreținerii periodice și investițiilor prioritare de modernizare/reabilitare a rețelelor de drumuri și cale ferată.

Este de așteptat ca Strategia parteneriatului cu România în curs de pregătire să pună un mare accent pe sprijinirea întăririi capacității instituționale, asigurării stabilității macroeconomice, creșterii competitivității și întăririi sectorului privat pentru reducerea sărăciei și promovarea

---

<sup>2</sup> De la inițierea acestui program, la jumătatea anilor Nouăzeci, au fost modernizați aprox. 2500 km. de drumuri; pentru următorii 10 ani se prevede încheierea lucrărilor pentru circa 7.000 km (în valoare de aprox. 8 mrd. dolari SUA).

<sup>3</sup> Până în prezent, frecvența lucrărilor de întreținere este stabilită dinainte.

<sup>4</sup> Costul mediu al lucrărilor de întreținere periodică încheiate - de circa 180.000 dolari SUA pe km - este relativ ridicat față de costurile unitare de refacere a suprafeței raportate de CNADN)

<sup>5</sup> BERD nu mai acordă fonduri României, iar finanțarea acordată companiilor de cale ferate de băncile comerciale și prin emisiuni de obligațiuni se limitează la reabilitare.

creșterii economice. Banca va sprijini investițiile în sectoarele stabilite de România ca prioritare, ajutând în acest fel țara la îndeplinirea angajamentelor în vederea aderării și absorbția fondurilor nerambursabile UE.

## **2. Obiectiv(e) propus(e)**

Obiectivul general de dezvoltare al proiectului propus este reducerea costurilor de transport și creșterea în acest fel a competitivității economiei românești în perspectiva aderării. Pentru componenta de drumuri propusă, aceasta se va realiza prin

- (i) Îmbunătățirea stării generale a drumurilor naționale;
- (ii) Crearea unei finanțări sigure și durabile pentru întreținerea, reabilitarea și siguranța drumurilor printr-un program coerent care se va derula pe parcursul a 5 ani; și
- (iii) Îmbunătățirea capacității Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale de a realiza un management eficient și eficace al întreținerii și reabilitării drumurilor.

Obiectivul de dezvoltare pentru componenta de căi ferate propusă va fi realizat prin:

- (i) Reducerea costurilor transportului pe calea ferată prin reabilitarea infrastructurii liniilor de cale ferată care să permită exploatarea garniturilor de tren cu costuri mai mici, la viteze mai mari și în condiții de siguranță sporită.
- (ii) Interoperabilitatea rețelei feroviare cu țările vecine prin modernizarea echipamentului rețelei de cale ferată, la frontiere, și îmbunătățirea legăturilor în rețeaua internă. Aceasta ar trebui să ducă la creșterea traficului de tranzit, reducerea timpului de mers și creșterea productivității.

## **3. Descriere preliminară**

Proiectul propus va asigura sprijinul financiar care să asigure implementarea integrală a programului Guvernului de reabilitare și întreținere a rețelelor existente de drumuri și cale ferată. Guvernul ar avea nevoie de un total estimat la 800 milioane dolari SUA (o medie de circa 160 milioane dolari SUA pe an) pentru a putea utiliza integral fondurile nerambursabile ISPA și de coeziune (estimate a totaliza echivalentul a 2,4 miliarde dolari SUA) care sunt puse la dispoziție pentru sectorul transporturi în perioada 2006-2010. Deși finanțarea Băncii Mondiale nu va fi utilizată direct ca o co-finanțare la aceste fonduri UE, împrumutul (împrumuturile) propus(e) vor suplini deficitul de co-finanțare necesară.

Componenta de drumuri a proiectului ar urma să cuprindă întreținerea periodică și reabilitarea primară necesară aducerii la zi a lucrărilor de întreținere amânate, pentru a preveni deteriorarea în continuare a drumurilor României. Aceasta va include reabilitarea anumitor sectoare esențiale ale rețelei de drumuri conform programului guvernamental aflat în derulare. Este de așteptat ca rezultatele Studiului privind taxele utilizatorilor de drumuri finanțat din fonduri PHARE UE să fie aplicate în cadrul programului pe 5 ani pentru crearea mecanismelor corespunzătoare realizării unei finanțări pentru întreținerea drumurilor care să se poată susține după încheierea programului. Proiectul ar urma să încorporeze întărirea instituțională pentru îmbunătățirea capacității tehnice și de management a CNADN prin implementarea sistemelor moderne de pavare și management al podurilor, pe lângă pregătirea

personalului CNADN. O estimare preliminară a necesarului investițiilor în întreținerea și reabilitarea primară a infrastructurii drumurilor pe perioada 2006 - 2010 indică în medie echivalentul a 661 milioane dolari SUA pe an (reprezentând circa 0,8% din proiecția PIB). Deficitul anual de finanțare proiectat se ridică la 380 milioane dolari SUA pe an, iar proiectul propus ar asigura între 100 – 150 milioane dolari SUA pe an. Restul deficitului ar urma să fie acoperit prin creșterea prevăzută a taxelor utilizatorilor de drum, precum și prin metode mai bune de achiziție care să reducă costurile unitare de întreținere și reabilitare.

Pentru componenta de căi ferate, investițiile eligibile prin proiectul propus ar include întreținerea periodică a infrastructurii existente (linii de cale ferată, poduri, tuneluri) și modernizarea semnalizării, alimentării cu energie electrică și echipamentului inter-modal la stațiile de graniță. Finanțarea Băncii poate fi utilizată și pentru achiziționarea de unități motorizate diesel sau electrice (DMU și EMU), precum și alt material rulant pentru serviciile de călători, în funcție de rezultatele unui sondaj al pieței care urmează să fie realizat în cadrul Proiectului de restructurare a transporturilor. Se va include o componentă de consolidare instituțională pentru implementarea sistemelor de management al întreținerii infrastructurii căilor ferate. Necesarul investițiilor pentru întreținerea periodică și modernizarea infrastructurii căilor ferate în intervalul 2006 – 2010 este estimat la 464 milioane dolari SUA pe an (circa 0,5% din PIB). Deficitul anual de finanțare proiectat, după transferurile bugetare și fondurile interne generate de compania de infrastructură, se ridică la circa 150 milioane dolari SUA pe an, care ar urma să fie finanțat prin proiectul propus.

Această propunere de program de investiții pentru întreținerea și modernizarea drumurilor și căilor ferate va fi revăzută și actualizată în cursul pregătirii proiectului și se va baza pe o largă analiză economică a planurilor Guvernului de investiții pe termen mediu și lung. Se anticipează ca împrumutul pentru acest proiect să asigure în primul an (anul fiscal 2006) fonduri de circa 200 milioane dolari SUA<sup>6</sup>, împărțite în mod egal între drumuri și căi ferate - câte 100 milioane dolari SUA fiecare. Ulterior, volumul anual al împrumutului ar putea crește până la un total de 300 milioane dolari SUA, în funcție de capacitatea CNADN și companiei naționale de transport feroviar de realizare a programelor anuale de lucrări convenite pentru ca sumele respective să fie eliberate.

Proiectul propus ar urma să fie structurat ca o operațiune de împrumut pentru investiții, fie sub forma unui împrumut pentru un program adaptabil (APL) în două sau trei faze, fie sub forma unei serii de cinci împrumuturi pentru investiții specifice (SIL), în funcție de preferința Guvernului. Conform strategiei de parteneriat cu țara aflată în pregătire, Guvernul se va angaja la realizarea unui program de modernizare, reabilitare și întreținere a infrastructurii de transport pe o perioadă de cinci ani care să asigure programului capacitatea de a se susține pe termen lung și va da un răspuns actualelor preocupări privind cheltuielile necorespunzătoare de întreținere exprimate de UE și alți donatori. Indicatori bine definiți (cum ar fi realizarea/contractarea integrală a programului de întreținere pe primul an) ar urma să asigure realizarea de progrese satisfăcătoare în atingerea obiectivelor fiecărei faze înainte de a se trece la următoarele.

---

<sup>6</sup> În funcție de câștigurile de eficiență și îmbunătățirea rețelei de transport, împrumutul poate crește la 300 milioane dolari SUA în anii următori.

#### 4. Politici de siguranță care ar putea fi aplicabile

Proiectul propus ar urma să utilizeze în regim pilot sistemele țării pentru politicile de siguranță și fiduciare, în special în următoarele domenii: (i) Analiza de mediu; și (ii) Strămutarea involuntară. În cursul pregătirii Proiectului se va întreprinde o analiză pentru a se stabili: (a) echivalența dintre sistemele românești și cele ale Băncii Mondiale sub aspectul cerințelor fiduciare și de siguranță și (b) în ce măsură sunt metodele de implementare, reputația și capacitatea agențiilor implicate acceptabile. Pentru domeniile alese de utilizare în regim pilot în cadrul proiectului, sunt aplicabile prevederile OP/BP 4.00, *Utilizarea în regim pilot a sistemelor Imprumutatului pentru rezolvarea aspectelor de siguranță a mediului și socială în proiectele realizate cu sprijinul Băncii*. Se vor identifica domeniile care prezintă semnificative deficiențe și se vor stabili măsuri de corecție pentru a se asigura că implementarea proiectului se va face cu respectarea cerințelor Băncii. În cazul în care Banca decide să nu utilizeze sistemele Imprumutatului în nici unul din aceste domenii, politicile operaționale aplicabile sunt: (a) OP/BP 4.01, *Studiul de mediu*, și (b) OP/BP 4.12, *Strămutarea involuntară*. Eventualele efecte de mediu au fost încadrate în categoria 'B' dat fiind că proiectul va include reabilitarea și întreținerea drumurilor rutiere și de cale ferată existente. Categoria B va permite echipei proiectului elaborarea cadrului care să definească modul în care agențiile de implementare trebuie să trateze chestiunile de mediu pentru fiecare caz în parte.

#### 5. Finanțare provizorie

	2006	2007	2008	2009	2010	Total
BIRD (mil. dolari SUA)	200	300	300	300	300	1.400
Guvernul României (mil. dolari SUA)	618	641	664	688	711	3.322

#### 6. Persoană de contact

Henry G. R. Kerali  
Lead Transport Specialist  
Tel: +1 (202) 473-5401  
Fax: +1 (202) 614 0900  
Email: Hkerali@worldbank.org