

DOCUMENT INFORMATIV PRIVIND PROIECTUL (PID)
STADIUL CONCEPTUAL

Raport nr. AB219

Denumire proiect	RESTRUCTURAREA TRANSPORTURILOR
Regiune	EUROPA SI ASIA CENTRALA
Sector	Drumuri (65%); căi ferate (35%)
Cod identificare proiect	P083620
Imprumutat(i)	MINISTERUL LUCRARILOR PUBLICE SI TRANSPORTURILOR
Agente de implementare	
Categorie de mediu	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> FI <input type="checkbox"/> TBD (de stabilit)
Clasificare măsuri siguranță	<input type="checkbox"/> S ₁ <input checked="" type="checkbox"/> S ₂ <input type="checkbox"/> S ₃ <input type="checkbox"/> S _F <input type="checkbox"/> TBD (de stabilit)
Data pregătirii PID	12 august 2003
Data preconizată pt. autorizarea evaluării	15 iulie 2004
Data preconizată pt. aprobarea Băncii	15 iulie 2004

1. Principale aspecte de dezvoltare și rațiunile implicării Băncii

Organizarea unei economii de piață în România a făcut necesare reforme structurale fundamentale în întreaga economie; modificări în administrația și managementul atât al sectorului privat, cât și al celui public; și îmbunătățiri majore în infrastructura de transport. În mod inevitabil, aceste sarcini extrem de dificile au început toate deodată, în anii Nouăzeci, pentru îndeplinirea cerințelor Acquis-ului în vederea intrării în UE. În sectorul transporturilor, investițiile mari împovărează finanțele publice ridicând, împreună cu reformele neterminate nici în sectorul drumurilor, nici în cel al căilor ferate, obstacole în calea creșterii economice și coeziunii sociale. În același timp, creșterea traficului rutier reprezintă o provocare nu doar pentru siguranța sa, ci și pentru mediu, în special în orașe. Pe de-o parte concurența, libera inițiativă și transportul auto au dus la o economie mai maleabilă și servicii logistice mai bune; pe de altă parte, constrângerile de natură financiară și instituțională limitează creșterea. Banca este dorită atât în calitate de consultant, cât și de finanțator.

Restructurarea căilor ferate a dus la formarea a trei societăți: de infrastructură, de marfă și de călători. Dar ea nu a fost încheiată, pe agenda ei rămânând restructurarea rețelei și activităților sale esențiale, scoaterea segmentelor ne-esențiale din patrimoniul și responsabilitatea statului, modificarea reglementărilor în sectorul de căi ferate pentru a le face compatibile cu cele din UE și creșterea productivității. Administrația Națională a Drumurilor (AND) a fost reorganizată, dar sistemele sale de organizare și management, ca și tehnologia trebuie să fie sprijinite în continuare. În ceea ce privește investițiile, sistemele de control al trenurilor și rute ocolitoare ale orașelor reprezintă primele priorități. Strategia GOR¹ de finalizare a reformelor în sectorul de transporturi cuprinde următoarele elemente esențiale:

¹ Există mai multe documente ale Guvernului, unul din ele poate fi consultat la adresa:
<http://www.mt.ro.ingleza/strategy.html>

- Reabilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport pentru creșterea siguranței, eficienței și mobilității populației, și coordonarea cu practicile europene
- Reorganizarea și restructurarea managementului societăților de stat de cale ferată în scopul creșterii productivității lor până la recuperarea integrală a costurilor
- Restructurarea AND printr-o nouă încadrare a drumurilor și schimbările legate de aceasta în administrarea, managementul și finanțarea drumurilor și creșterea eficienței rețelei de drumuri prin privatizare și dezvoltarea unei industrii interne a construcțiilor
- Stimularea liberalizării pieței transporturilor interne într-un cadru competitiv
- Asigurarea unui acces echitabil la oportunitățile de ocupare, și la serviciile sociale, de sănătate și educație la nivelul întregii țări
- Protejarea și conservarea mediului.

Guvernul lucrează cu o serie de parteneri – BIRD, BERD, BEI, JBIC și UE-ISPA și bănci private – dar pentru multe investiții finanțarea nu este asigurată, iar reformele instituționale sunt incomplete. Banca sprijină în prezent restructurarea căilor ferate și a drumurilor naționale. Atât entitățile subsectoriale, cât și Guvernul și-au exprimat interesul pentru continuarea parteneriatului cu BIRD date fiind cunoștințele sale speciale în a ajuta la integrarea activității de construire a capacității, sistemelor de management, programelor de mediu, stabilirea priorității investițiilor și dezvoltarea industriei de construcții. Există efectiv un acord asupra concepției și conținutului proiectului.

Obiectivele CAS pe perioada 2002-2004 cuprind investiții susținute în sistemele naționale de transport și stimularea participării private în infrastructură. Anul trecut, Banca a făcut o analiză a sprijinului acordat de ea sectoarelor de infrastructură și energie ale României. Strategia, aprobată de Guvern și principalii donatori în decembrie 2002, a validat implicarea în continuare a Băncii în domenii prioritare, inclusiv această propunere de proiect. Strategia prevede o combinație de împrumuturi de ajustare și investiție care să sprijine reformele esențiale și investițiile prioritare. În sectorul transporturilor: (a) reforme sectoriale esențiale sunt stimulate prin propusul program PAL; (b) proiectul acesta și PPIBL (împrumutul pentru AT care sprijină programul PAL) sprijină construirea capacității și instituțiilor; (c) iar acest proiect acordă sprijin suplimentar în AT și finanțare pentru investiții esențiale.

2. Obiectiv(e) propus(e)

Îmbunătățirea managementului, productivității, eficienței și capacității de reglementare a căilor ferate

Proiectul, împreună cu programul PAL, urmărește încheierea transformării societăților de căi ferate de stat în entități viabile din punct de vedere economic și crearea competenței de reglementare pe o piață cu mai mulți operatori. Proiectul va aduce rețeaua de căi ferate mai aproape de o rețea de căi ferate de bază cu dimensiuni, management, mod de operare și reglementare care să corespundă cererii pieței de transport de călători și marfă, facilitând totodată aderarea României la UE. Subvențiile actuale de 0,6% din PIB, vor fi limitate la obligații bine precizate de servicii publice (PSO) și o cotă parte din cheltuielile

de întreținere a infrastructurii publice care nu pot fi acoperite din taxele de acces la calea ferată. Modernizarea necesară a echipamentului se va face prin acordarea de transferuri bugetare o singură dată, sau credite și împrumuturi, în afara venitului realizat din taxele de acces.

Restructurarea administrației, managementului și finanțării drumurilor în scopul creșterii eficienței

Proiectul, cu ajutorul acordat prin programul PAL, urmărește transformarea cadrului instituțional al sectorului de drumuri care să stabilească cu claritate rolurile de proprietar, administrator, manager și furnizor. În felul acesta interesele afectate își vor putea face auzit glasul; se vor stabili proprietarii drumurilor și responsabilitățile acestora, în special în ceea ce privește prioritățile, finanțarea și recuperarea costurilor; se va separa administrația de management; se va crea o industrie internă a construcțiilor de drumuri și un sistem competitiv de achiziționare a prestării de servicii. Împreună cu sistemele de management modern, aceasta va duce la creșterea eficienței. Proiectul va contribui la crearea unor practici moderne de management al drumurilor în România și va sprijini investițiile în rutele ocolitoare ale orașelor, stimularea creșterii economice, îmbunătățirea serviciilor de transport și dezvoltarea susținută a orașelor (competitivitatea, viabilitatea, siguranța și mediul lor), precum și satisfacerea cerințelor de mediu din UE.

3. Descriere preliminară

Proiectul este coordonat cu propusul program PAL pentru ca efectul său să fie maxim, iar obiectivele de dezvoltare integral atinse. Condiționalitatea PAL în sectorul transporturilor include ținte de productivitate, eficiență în funcționare și rata serviciului datoriei pentru calea ferată; iar pentru drumuri, privatizarea organizațiilor forței de muncă directe și creșterea ratei de recuperare a costurilor din taxele de drum.

Serviciile de consultanță pentru PAL (finanțate de PPIBL) pentru căile ferate se ocupă de problemele restructurării și retragerii statului în activități esențiale și ne-esențiale, reducerea lungimii căilor ferate și introducerea unui nou regim de reglementare la căile ferate, compatibil cu practicile din UE, precum și perfecționarea capacității autorității de reglementare a căilor ferate. În consultanța PAD pentru drumuri intră asistență și consultanță pentru reorganizarea AND în vederea îndeplinirii condiționalităților de privatizare și ale proiectului BERD, un studiu asupra taxei de drum și crearea unei baze de date de management al drumurilor și a unui sistem de management care să stabilească programul drumurilor ca prioritate pe baza unor principii tehnice și economice.

Componenta de căi ferate cu un cost estimat la 65 milioane dolari SUA (45 milioane dolari SUA împrumut). Componenta va cuprinde:

- Colaborare tehnică (consultanță) pentru creșterea productivității. Pe lângă consultanțele PAL, colaborarea tehnică va include instruirea managementului și personalului (principalul punct de blocaj), adoptarea unui model de stabilire a costurilor punct cu punct de către societățile operatoare, și încheierea sistemului integrat de informatizare a căilor ferate
- Utilaje pentru șinele de cale ferată
- Sistem de control al trenurilor pe linia București – Brașov

- Alte (mici) îmbunătățiri capitale prioritare.

Aceste componente sunt stabilite ca priorități pentru a se asigura valorificarea integrală a investițiilor anterioare și realizarea creșterii prevăzute de productivitate a căilor ferate.

Componenta de drumuri al cărei cost este estimat la 150 milioane dolari SUA (105 milioane dolari SUA împrumut) va cuprinde:

- Colaborare tehnică și instruire pentru creșterea eficienței managementului drumurilor și a AND. Consultanță pentru stabilirea responsabilităților proprietarului, administratorului și managerului drumurilor; metode de împărțire a veniturilor din fondul de drumuri între proprietarii de drumuri și administrații; elaborarea de politici și programe de mediu la AND; și consolidarea tehnologiei moderne de pavare și întreținere a drumurilor în industria de construcții
- Siguranța traficului. Seminare în diferite regiuni din țară cu scop educativ și informativ, inclusiv mici lucrări și bunuri pentru îmbunătățirea siguranței traficului rutier.
- Reabilitarea podurilor
- Stabilirea priorității rutelor ocolitoare ale orașelor din următoarea listă: Adjud, Bacău, Brașov, Sighișoara, Râmnicu-Sărat, Reghin, Mediaș și Târgu-Mureș.

4. Politici de siguranță care ar putea fi aplicabile

Se anticipează că singura componentă a proiectului care va necesita o evaluare a măsurilor de siguranță este construcția de rute ocolitoare ale orașelor. Traseul acestora va fi identificat în cursul pregătirii proiectului când se vor cunoaște rezultatele studiilor întreprinse în prezent de împrumutat pentru stabilirea impactului economic, social și de mediu al eventualelor rute ocolitoare. O evaluare amănunțită a tuturor celorlalte politici de siguranță se va realiza după ce rutele ocolitoare vor fi fost selectate. Se așteaptă ca evaluarea politicilor de siguranță să înceapă după misiunea prevăzută a avea loc în septembrie 2003. Rapoartele privind măsurile de siguranță vor fi puse la dispoziția publicului în orașele afectate, iar analiza de mediu pentru fiecare rută ocolitoare va putea fi consultată de public și în București. Rezumatele executive ale Analizei de mediu pentru fiecare rută ocolitoare vor fi traduse în engleză pentru informare, inclusiv pe site-ul InfoShop al Băncii.

5. Finanțare preconizată

Sursă:	(milioane dolari SUA)
IMPRUMUTAT	65
BIRD	150
Total	215

6. Persoană de contact

Antti P. Talvitie
 Senior Transport Specialist
 Tel: (202) 473 – 7017
 Fax: (202) 614 – 0900
 Email: Atalvitie@worldbank.org