UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

H O T Ă R Î R E nr. _____

din _____2026

Chișinău

pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027

În temeiul art. 3 alin. (3) lit. e), art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2), art. 61 alin. (1), art. 78^1 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, art. II la Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului feroviar) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. __, art.___), Guvernul

HOTĂRĂŞTE:

1. Se aprobă:

1.1 Programul național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030, conform anexei nr. 1.

1.2 încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 între Ministerul Infrastucturii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova", conform anexei nr .2.

1.3 încheierea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026/2027 între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova", conform anexei nr. 3.

2. Se împuternicește domnul Vladimir Bolea, viceprim-ministru, ministru al infrastructurii și dezvoltării regionale, să semneze Contractele specificate la pct. 1.2-pct. 1.3.

3. Mijloacele fininanciare în cadrul Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027 se vor aloca în urma prezentării datelor privind evidența pasagerilor conform art. 78 alin. (8) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU **Vasile TOFAN**

Contrasemnează:
Viceprim-ministru,
Ministrul infrastrucurii și dezvoltării regionale Vladimir BOLEA

Ministrul finanţelor Victoria BELOUS

Anexa nr. 1 la
la Hotărârea Guvernului nr. ___/2026

Programului naţional de infrastructură feroviară

I. Caracteristicile actuale și starea infrastructurii feroviare

Infrastructura feroviară a Republicii Moldova reprezintă un complex tehnologic unitar, care asigură organizarea circulației trenurilor de călători și de marfă, efectuarea transporturilor internaționale, funcționarea coridoarelor de transport de importanță națională și internațională, precum și conectivitatea teritorială a regiunilor țării.

Rețeaua feroviară are o lungime de 1.127 km (cu ecartament 1520 mm) din care 1053,1 km sunt linii cu o singură cale și 74 km sunt cu cale dublă. De asemenea, există 7,8 km de rețea cu ecartament 1435 mm în stațiile aferente localităților Ungheni și Giurgiulești, pentru a permite schimbul de boghiurilor la granița cu România. Rețeaua include 54 de stații și puncte, dintre care 44 de stații sunt deschise pentru efectuarea operațiunilor de marfă. Menționăm că 35 din cele 54 stații și puncte sunt cu destinație mixtă (pasageri și marfă).

Sistemul de comunicații tehnologice include 1905,2 km de linii de comunicații și automatizare, inclusiv linii de fibră optică, linii prin cablu și linii aeriene, care asigură funcționarea sistemelor de dirijare a circulației trenurilor. Infrastructura de alimentare cu energie electrică include linii electrice aeriene și prin cablu, posturi de transformare și puncte de distribuție destinate alimentării instalațiilor de semnalizare, centralizare, comunicații, iluminat al stațiilor și altor obiective tehnologice. Rețeaua feroviară a Republicii Moldova este în prezent neelectrificată, iar circulația trenurilor este asigurată exclusiv cu tracțiune diesel.

În urma nefinanțării mentenanței infrastructurii publice feroviare, infrastructura este într-o stare nesatisfăcătoare. Acest lucru se aplică tuturor grupurilor de active din totalul cărora 80% și, respectiv, 90% din totalul sistemelor de semnalizare, de energie și distribuție, sunt cu termenul de exploatare expirat.

La situația anului 2026, necesită reparație capitală 359,9 km de linii principale, iar 256,1 km necesită reparație medie, ceea ce reprezintă aproximativ 54% din lungimea totală de exploatare a liniilor principale. O parte semnificativă a construcțiilor inginerești se află, de asemenea, într-o stare tehnică nesatisfăcătoare: 246 de construcții necesită reparație capitală, iar 274 de construcții necesită reparații curente.

Deși rețeaua feroviară publică este la general proiectată pentru viteze de circulație de 60-80 km/h, în prezent există 216 avertizări privind limitarea vitezei de circulație până la 25 km/h, pe sectoare cu o lungime totală de 584,48 km.

Restricțiile de viteză sunt cauzate de nefinanțarea Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pentru întreținerea infrastructurii. Numărul zonelor cu restricții era în creștere pînă anul 2025.

Analiza datelor arată că traversele defecte generează aproape 90% din restricțiile de viteză pe toată infrastructură feroviară. La principalele cauze ale restricțiilor de viteză se mai adaugă starea șinelor, sistemul de prindere a șinei și a balastului de sub linia feroviară. În context, șina este expirată, se observă frecvent ondularea șinei și flambajul

lateral a acesteia. Traversele din lemn practic toate sunt cu termen expirat, iar defecțiunile fizice ale traverselor din beton armat au crăpături. Sistemul de prindere a șinelor are mai multe probleme cauzate de neîntreținerea acesteia și sarcina dinamică asupra sistemului. Cele mai dese defecte sunt reprezentate de componente lipsă, slăbirea conexiunii generale și/sau reducerea semnificativă a diametrului șuruburilor din cauza uzurii. Balastul se află în stare proastă din cauza degradării generată de nivelurile ridicate de stres rezultate din sarcinile pe osie, precum și a intemperiilor. Balastul suferă și de contaminarea cu materiale mai fine din straturile de dedesubt. Drenajul inadecvat agravează și mai mult problema prin reținerea de apă a gunoiului, ceea ce duce apoi la creșterea tasării și rugozității căii.

O preocupare deosebită o constituie starea tehnică a singurului tunel feroviar din Republica Moldova, situat pe sectorul Șoldănești – Mateuți, pus în exploatare la sfârșitul secolului al XIX-lea. Ca urmare a degradării zidăriei și a acțiunii apelor subterane, tunelul se află într-o stare avansată de degradare și necesită efectuarea unor lucrări complexe de reconstrucție.

Un grad ridicat de uzură fizică și morală caracterizează și instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare. Peste jumătate dintre aceste instalații sunt exploatate de mai bine de 50 de ani, o parte importantă a echipamentelor și-a depășit durata normativă de funcționare, iar în unele stații schimbătoarele de cale continuă să fie acționate manual. Lipsa unei baze moderne de reparații și a pieselor de schimb pentru echipamentele învechite îngreunează în mod semnificativ asigurarea fiabilității și siguranței procesului de exploatare.

Un alt factor care limitează eficiența exploatării infrastructurii îl constituie nivelul insuficient de mecanizare a lucrărilor de întreținere și reparație a căii. Lipsa utilajelor moderne pentru curățarea profundă a prismului de piatră spartă, a sistemelor de diagnosticare și a utilajului feroviar specializat conduce la creșterea volumului de muncă manuală, majorarea costurilor de exploatare și reducerea productivității lucrărilor de reparație.

Reprezentanții Î.S. “Calea Ferată din Moldova” efectuează inspecții regulate ale infrastructurii publice și înregistrează locații problematice în vederea eliminării riscurilor pentru siguranță.

În ansamblu, starea actuală a infrastructurii feroviare demonstrează necesitatea implementării unei politici publice complexe, orientate spre restabilirea parametrilor funcționali ai rețelei, modernizarea infrastructurii, implementarea tehnologiilor digitale moderne de management al circulației trenurilor și alinierea sistemului feroviar național la cerințele europene actuale în domeniul siguranței, fiabilității și rezilienței infrastructurii de transport.

Activele infrastructurii feroviare trebuie menținute și reînnoite pentru a susține funcționalitatea și performanța rețelei. Cei doi termeni, întreținere și reînnoiri, diferă în ceea ce privește rezultatele preconizate și tratament contabil.

Întreținerea include detectarea și remedierea oricăror defecțiuni. În funcție de momentul executării efortului de întreținere față de defecțiunea infrastructurii, există două categorii – preventiv și corectiv. Prima are loc înainte de producerea defecțiunii, în timp ce cea de-a doua este întreprinsă după producerea defecțiunii și include acțiuni

de remediere a defecțiunilor după incidente. Din punct de vedere contabil, întreținerea infrastructurii este o cheltuială de exploatare.

Întreprinderea de stat "Calea Ferată din Moldova" nu primea niciun sprijin operațional din bugetul de stat pînă anul 2025. În consecință, bugetele de întreținere a infrastructurii au fost determinate de posibilitățile întreprinderii decât de nevoile reale. Ca urmare, termenul de întreținere desemnează adesea elementele „foarte" urgente ale „chiturilor" în care întârzierea în executarea lucrărilor necesare nu poate fi luată în considerare în continuare.

Reînnoirile sunt lucrări majore de capital sau înlocuirea activelor rețelei pentru a-și menține capacitatea necesară. Acestea pot fi necesare în anumite momente, dar sunt mai des efectuate în conformitate cu programul propriu al administratorului de infrastructură. În cazul Î.S. "Calea Ferată din Moldova", lipsa accesibilității determină abordarea conform căreia toate reînnoirile sunt finanțate din surse instituțiilor financiare internaționale. În termeni contabili, reînnoirea infrastructurii reprezintă cheltuieli de capital.

Costul de utilizare a infrastructurii depinde de echilibrul realizat între întreținere și reînnoire și acesta depinde în plus de (1) modul în care este definit conținutul specific al lucrării și (2) de compromis între cele două intervenţii. Este esențial ca intreținerea infrastructurii să fie rentabilă, deoarece:

• Activele menținute la un standard mai înalt necesită un nivel mai mare de întreținere, dar este probabil să necesite reînnoiri mai puțin frecvente.

• Reducerea efortului de întreținere va determina, în general, degradarea mai rapidă a activelor – atât prin deteriorare naturală, cât și prin utilizare – ducând la o cerință mai frecventă de reînnoiri.

Programul urmărește creșterea vitezei minime permise pe rețea la minimum 80 km/h.

II. Strategia de construcție, reconstrucție și întreținere a infrastructurii feroviare

Scopul principal al strategiei de construcție, reconstrucție și întreținere a infirastructurii feroviare (în cpntinuare – "Strategie") constă în fundamentarea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare în următorii cinci ani, pe baza unei viziuni strategice pe termen mediu şi lung, ţinând cont de necesităţile pieţei interne a transporturilor şi de nevoile generale transfrontaliere. Din această perspectivă, trebuie menţionat că strategia acoperă toate domeniile relevante ale dezvoltării infrastructurii feroviare, respectiv: mentenanţă (întreţinere şi reparaţii), operarea, reînnoirea şi modernizarea. Caracterul comprehensiv al strategiei oferă garanţia utilizării eficiente a fondurilor publice fundamentate drept necesare, în scopul creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport prin reabilitarea transportului feroviar, cu consecinţe privind susţinerea creşterii competitivităţii economiei naţionale.

Strategia constituie un document de referinţă al contractului de activitate al administratorului infrastructurii feroviare, în principal în sensul că:

- contractul stabileşte obligaţiile reciproce ale părţilor cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;

- contractul prevede planul multianual de finanţare a infrastructurii feroviare, determinat pe baza necesităţilor de finanţare fundamentate în cadrul strategiei.

Strategia este corelată cu Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărîrea Guvernului nr. 589/2024, în sensul că include prioritățile privind modernizarea infrastructurii aferente reţelei. Mai mult decât atât, necesităţile financiare pentru perioada 2026-230, identificate, sunt corelate cu proiectele finanțate cu suportul instituțiilor financiare internaționale.

Strategia se bazează pe o analiză comprehensivă a situaţiei actuale a transportului feroviar pe piaţa transporturilor de persoane şi mărfuri, ca efect al evoluţiei în ultimii 30 de ani. Analizele evidenţiază competitivitatea foarte limitată a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier. Aceasta conduce la o structură profund dezechilibrată a sistemului naţional de transport, care se reflectă în cotele de piaţă ale modurilor de transport (cotele modale).

Dezechilibru modal al sistemului naţional de transport se reflectă în primul rând în suprasolicitarea excesivă a reţelei rutiere, a cărei capacitate de transport a atins deja niveluri critice pe majoritatea relaţiilor de transport importante (cu consecinţe privind creşterea frecvenţei ambuteiajelor rutiere, limitarea vitezelor de deplasare şi creşterea exponenţială a numărului de accidente).

Analiza evoluţiei în timp a transportului feroviar de călători şi marfă relevă un declin major în ultimii 30 de ani, atât în ceea ce priveşte volumul de transport (măsurat în număr călători transportaţi, respectiv în tone transportate) cât şi în ceea ce priveşte volumul de prestaţii (măsurat în călători-km, respectiv în tone-km).

Distorsionarea semnificativă a mediului competiţional, mai ales între modurile de transport terestru, creează un dezavantaj competitiv transportului feroviar în raport cu cel rutier. În principal este vorba despre externalizarea asimetrică şi extinsă a costurilor aferente transporturilor (ex: costurile de utilizare a infrastructurilor de transport, costurile privind tracțiunea, costurile privind folosirea materialului rulant etc.) şi a costurilor generate de transporturi (ex: costurile privind combustibilul, costurile privind efectele neîntreținerii corespunzătoare a infrastructurii). Aceasta permite operatorilor rutieri să ofere preţuri mult mai atractive decât preţurile Î.S. “Calea Ferată din Moldova”. Nivelul redus de performanţă şi calitate al serviciilor de transport feroviar, cauzat în măsură semnificativă de nivelul redus de performanţă al infrastructurii feroviare şi, implicit, al serviciilor şi facilităţilor oferite de administratorul infrastructurii feroviare.

Finanţarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităţilor. Cu excepția anilor 2025 și 2023, alocări nu au fost. Consecinţa directă a nefinanţării a întreţinerii, reparării şi reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia şi apariţia din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulaţie a trenurilor pentru asigurarea condiţiilor minimale de siguranţă. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivităţii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienţilor către transportul rutier.

Efectul mai puţin vizibil, dar mai periculos, al subfinanţării infrastructurii feroviare, constă în faptul că se întreţine o vulnerabilitate a economiei naţionale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanţial mai mari.

În plus, promovarea artificială şi excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menţinerea unui nivel ridicat de dependenţă faţă de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranţei energetice.

Nu în ultimul rând, limitarea competitivităţii transportului feroviar prin finanţarea insuficientă a infrastructurii feroviare generează suprasolicitarea reţelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relaţii de transport.

Urmând logica de dezvoltare menţionată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate acţiunile strategice necesare în vederea realizării obiectivelor asumate.

Tabelul de mai jos prezintă sintetic obiectivele strategice generale, obiectivele specifice şi acţiunile strategice necesare identificate în cadrul strategiei.

A	Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă		
	A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
		A.1.1	Reînnoirea infrastructurii feroviare
		A.1.2	Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură
		A.1.3	Întreţinerea curentă a infrastructurii feroviare
		A.1.4	Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
	A.2	Creşterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului faţă de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creşterea punctualităţii trenurilor	
		A.2.1	Creşterea eficienţei managementului operativ al circulaţiei trenurilor
		A.2.2	Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor
		A.2.3	Creşterea eficienţei planificării circulaţiei trenurilor pe orizont de timp strategic
		A.2.4	Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare
		A.2.5	Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare
	A.3	Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare	
		A.3.1	Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii
		A.3.2	Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară
		A.3.3	Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
		A.3.4	Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
		A.3.5	Optimizarea gradului de divizare a reţelei feroviare şi a distribuţiei punctelor de secţionare
		A.3.6	Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanţei infrastructurii feroviare
	A.4	Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor	
		A.4.1	Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară
		A.4.2	Creşterea nivelului de protecţie a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată
	A.5	Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare	
		A.5.1	Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare
		A.5.2	Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice
	A.6	Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare	
		A.6.1	Construirea unor linii noi
		A.6.2	Interconectarea cu alte moduri de transport
	A.7	Creşterea competitivităţii transportului feroviar de pasageri	

		A.7.1	Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor
		A.7.2	Susţinerea logistică a serviciilor cadenţate de transport feroviar al pasagerilor
		A.7.3	Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creşterii mobilităţii
		A.7.4	Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de pasageri
		A.7.5	Creşterea nivelului de calitate şi eficienţă a serviciilor de transport feroviar de pasageri
	A.8	Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă	
		A.8.1	Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat
		A.8.2	Promovarea transportului feroviar de marfă
		A.8.3	Creşterea nivelului de calitate şi eficienţă a serviciilor de transport feroviar de marfă
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european		
	B.1	Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaţionale	
		B.1.1	Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridorului Cantemir-Basarabeasca
		B.1.2	Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii coridorului Ungheni-Chișinău-Căinari
		B.1.3	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Vălcineț-Ocnița-Bălți-Ungheni
		B.1.4	Electrificarea sectorului Ungheni (România) – Ungheni (Moldova)
		B.1.5.	Interconectarea stației Revaca cu Aeroportul Internațional “Eugen Doga” Chișinău

Principala prioritate strategică constă în implementarea unui program de recuperare a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare, care vizează readucerea infrastructurii la parametrii de performanţă proiectaţi iniţial. Acest program este eşalonat pe 15 ani şi este prezentat sintetic în tabelul următor.

Anul	Lungime refacție	Costuri estimative, mii lei
I	56	248 000,0
II	114	344 000,0*
III	185	305 000,0*
IV	201	225 000,0
V	181	206 000,0
VI	203	231 000,0
VII	211	243 000,0
VIII	226	261 000,0
IX	234	287 000,0
X	243	294 000,0
XI	251	299 000,0
XII	268	308 000,0
XIII	275	315 000,0
XIV	282	322 000,0
XV	294	336 000,0

** - costurile estimative prevăd și reînnoirea trenurilor și echipamentelor pentru mentenanța infrastructurii.*

Ca urmare a implementării acestui program este de aşteptat o creştere medie cu cel puţin 40% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare. De asemenea, este de aşteptat ca vitezele comerciale efective ale trenurilor pe magistralele feroviare vor creşte cel puţin cu aceeaşi rată procentuală.

De asemenea, strategia evidenţiază necesitatea implementării prioritare a unui program de recuperare accelerată a restanţelor privind reparaţiile, în scopul eliminării restricţiilor de viteză existente, precum şi necesitatea întreţinerii curente în regim permanent şi continuu, pentru a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată şi viteza maximă permisă de infrastructura feroviară.

Complementar acestei abordări, strategia recomandă modernizarea managementului traficului feroviar, ceea ce ar genera, suplimentar, un spaţiu de creştere a vitezelor comerciale de peste 20% faţă de situaţia actuală .

O sinteză a fondurilor publice necesare în perioada 2026-2030, structurate pe obiective strategice generale şi specifice sunt prezentat în tabelul de mai jos.

Tabelel 1. Sinteză a fondurilor publice necesare în perioada 2026-2030

Obiective strategice și globale	Unitate	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Creștere vitezei de circulație pe infasructura feroviară	mii lei	245 315	279 201	292 355	320 945	353 087	
Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară	mii lei	0,0	0,0	6 443	8 101	10 503	
Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastruturii feroviare	mii lei	35 437	42 631	52 754	61 428	67 211	
Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	mii lei	37 891	35 642	38 472	43 677	50 433	
Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	mii lei	22 433	25 199	28 166	31 492	34 801	
Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	mii lei	15 742	33 468	45 641	57 833	60 747	
Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri	mii lei	24 363	31 673	35 902	42 096	48 104	
Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă	mii lei	14 598	17 385	19 930	21 405	24 334	
Total	mii lei	395 779	465 199	519 663	586 977	649 220	

Strategia a fost concepută astfel încât, în ipoteza asigurării unor finanţări din fonduri publice la nivelul necesităţilor evidenţiate mai sus, să asigure stoparea degradării infrastructurii şi recuperarea progresivă, în circa 25 de ani, a deficitului actual de performanţă al infrastructurii feroviare.

Necesităţile de finanţare pentru infrastructura feroviară se regăsesc detaliate în cadrul Capitolului IV al Programului național de infrastructură feroviară.

Dincolo de sustenabilitatea financiară şi de conformitatea cu politica naţională şi cea europeană în domeniul transporturilor, fezabilitatea strategiei este condiţionată inclusiv de întrunirea cumulativă a unor condiţii care exced domeniul de acţiune al

administratorului infrastructurii feroviare şi, în unele cazuri, chiar al sistemului feroviar în ansamblu.

Este necesară reconsiderarea rolului transportului feroviar în cadrul sistemului naţional de transport, în sensul valorificării avantajelor sale economice intrinseci în scopul creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport şi a reducerii costurilor economiei naţionale generate de domeniul transporturilor

Echilibrarea şanselor competitive ale modurilor de transport pe piaţa internă a transporturilor terestre reprezintă o precondiție pentru reabilitarea transportului feroviar şi, implicit, pentru a asigura fezabilitatea strategiei. Aceasta implică eliminarea distorsiunilor existente pe această piaţă în ceea ce priveşte mediul concurenţial între modurile de transport, în scopul asigurării cadrului necesar pentru echilibrarea modală a sistemului naţional de transport.

Este necesară implementarea unor reguli uniforme cu privire la finanţarea infrastructurilor de transport, în scopul de a asigura stabilitatea şi predictibilitatea finanţării acestor infrastructuri. În particular, regulile uniforme cu privire la finanţarea infrastructurilor de transport trebuie să asigure aplicarea prevederilor legislaţiei naţionale şi europene cu privire la acoperirea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare.

Este imperios necesară consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al pasagerilor, în scopul asigurării cadrului necesar care să permită crearea unei alternative viabile şi atractive în raport cu varianta transportului rutier individual, cu consecinţe privind reducerea gradului de suprasolicitare a infrastructurii rutiere şi, implicit, fluidizarea traficului pe reţeaua rutieră naţională. În caz contrar, orice efort privind reabilitarea infrastructurii feroviare ar putea fi compromis prin menţinerea, în domeniul traficului feroviar de călători, a unei oferte de servicii insuficiente din punct de vedere cantitativ şi neatractive pentru clienţi din perspectiva nivelului de performanţă şi calitate a serviciilor.

În perioada de tranziţie privind internalizarea costurilor externe ale transporturilor în vederea asigurării unui mediu competiţional echilibrat şi echitabil între modurile de transport, necesitatea transferului către calea ferată a unor fluxuri de marfă transportate în prezent pe căile rutiere conduce la necesitatea implementării unor măsuri de promovare a transportului intermodal/combinat de marfă şi a transportului feroviar de marfă, în scopul echilibrării competiţiei intermodale pe piaţa expediţiilor de marfă de dimensiuni mici.

Implementarea strategiei, ca obligaţie asumată prin contractul de performanţă şi activitate al administratorului infrastructurii feroviare, impune necesitatea asigurării unui plan multianual de finanţare a infrastructurii feroviare, stabilit astfel încât să asigure acoperirea de o manieră predictibilă a necesităţilor de finanţare fundamentate în cadrul strategiei. De asemenea, este necesară implementarea mecanismelor legale de finanţare multianuală a acţiunilor care se derulează pe intervale de timp care depăşesc orizontul unui an calendaristic.

În vederea implementării strategiei urmează a fi încheiat contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, după cum prevede Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 264/2025. Acest contract constituie instrumentul legal care stabileşte, pe de o parte, angajamentul reciproc al Guvernului

(prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale) şi al administratorului infrastructurii feroviare cu privire la implementarea strategiei, iar pe de altă parte stabileşte responsabilităţile asumate de cele două părţi în acest scop.

În cadrul contractului sunt prevăzute necesităţile de finanţare din fonduri publice ale administratorului infrastructurii, stabilite pe baza strategiei astfel încât să asigure realizarea obiectivelor asumate prin strategie.

De asemenea, în cadrul contractului sunt stabilite fondurile publice alocate administratorului infrastructurii în scopul realizării obiectului contractului. Fondurile publice alocate includ atât fondurile naţionale cât şi fondurile alocate prin intermediul împrumuturilor.

Contractul stabileşte un set amplu de indicatori de performanţă ai infrastructurii, prin care se măsoară activitatea administratorului infrastructurii destinată realizării obiectivelor stabilite prin strategie. Pe baza finanţării asigurate, contractul stabileşte obiectivele (ţintele) asociate acestor indicatori de performanţă. O sinteză a obiectivelor asociate principalilor indicatori de performanţă ai infrastructurii feroviare este prezentată mai jos.

Tebelul 2. Sinteza obiectivelor asociate principalilor indicatori de performanță

Indicator	Initate de măsură	Obiective				
		2026	2027	2028	2029	2030
Viteza tehnică asigurată - tren marfă; -tren pasageri.	km/h	 26,70 34,0	 28,8 37,0	 33,2 41,5	 38,4 50,2	 45,0 62,0
Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr.	3	3	5	3	5
Lungime linie reânnoită	km	53,48	55,28	189,23	134,3	301,5
Număr puncte periculoase eliminate prin reânnoire	nr.	2	2	12	14	14
Punctualitatea trenurilor de pasageri	min/100 tren*km	0,55	0,46	0,30	0,25	0,17
Predictibilitatea trenurilor de pasageri	%	75	85	90	95	99
Număr de treceri la nivel modernizate	nr.	-	6	6	6	8
Parcursul trenurilor de pasageri pe rețea	tren*km	298 280	316 180	335 152	355 261	376 574
Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	512 014	522 254	532 699	543 353	554 220

Acţiunile strategice identificate drept necesare pentru atingerea acestor obiective vizează asigurarea suportului logistic al creşterii parametrilor de performanţă şi calitate ai serviciilor de transport feroviar, prin creşterea performanţelor circulaţiei trenurilor şi prin asigurarea serviciilor şi facilităţilor necesare în vederea creşterii atractivităţii transportului feroviar. Ca urmare, implementarea strategiei are un rol esenţial din perspectiva realizării obiectivelor asumate privind creşterea semnificativă a transportului feroviar în perioada următoare, prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Suplimentar, strategia are cîteva direcții de implementare, care prevăd conservarea și dezvoltarea rețelei feroviare existente, eliminarea deficitului acumulat de lucrări de reparație, modernizarea infrastructurii feroviare, dezvoltarea unor noi capacități de infrastructură, precum și transformarea digitală a proceselor de administrare a infrastructurii feroviare.

Prima prioritate îl constituie eliminarea volumului acumulat al lucrărilor de reparație capitală și reparație medie a liniilor feroviare principale, cu restabilirea parametrilor tehnici de proiect ai infrastructurii.

În cadrul acestei direcții sunt prevăzute:

• efectuarea reparației capitale a sectoarelor de cale care au atins durata maximă de exploatare;

• executarea reparațiilor medii în conformitate cu termenele normative dintre reparații;

• înlocuirea șinelor, traverselor, aparatelor de cale și a elementelor suprastructurii căii;

• refacerea prismului de piatră spartă și a terasamentului căii;

• executarea curățării profunde a prismului de piatră spartă cu utilizarea utilajului feroviar specializat modern;

• implementarea tehnologiilor moderne de diagnosticare a stării tehnice a căii.

Implementarea acestor măsuri va permite reducerea numărului sectoarelor cu restricții de viteză, sporirea fiabilității infrastructurii și diminuarea cheltuielilor de exploatare.

A doua prioritate are scop restabilirea fiabilității în exploatare a construcțiilor inginerești ale infrastructurii feroviare.

Se prevede executarea lucrărilor de reparație capitală și reconstrucție a podurilor feroviare, podețelor, sistemelor de drenaj, zidurilor de sprijin și altor construcții inginerești.

O atenție deosebită va fi acordată reconstrucției tunelului feroviar de pe sectorul Mateuți, singurul tunel feroviar din Republica Moldova și obiectiv de importanță strategică pentru asigurarea continuității procesului de transport.

Totodată, se prevede realizarea unui complex de măsuri privind consolidarea terasamentului căii ferate, prevenirea proceselor de alunecare a terenului, stabilizarea rambleurilor și modernizarea sistemelor de evacuare a apelor.

A treia prioritate prevede modernizarea complexă a sistemelor existente de dirijare a circulației.

Strategia are scop înlocuirea etapizată a instalațiilor de semnalizare, centralizare uzate fizic și moral, cu sisteme moderne de comandă bazate pe microprocesoare, conforme cerințelor standardelor europene de siguranță.

În paralel, sunt prevăzute modernizarea rețelelor de comunicații tehnologice, dezvoltarea telecomunicațiilor digitale, implementarea sistemelor moderne de dirijare dispecerizată a circulației trenurilor și crearea unei platforme digitale unice pentru administrarea infrastructurii feroviare.

A patra prioritate constituie modernizarea sistemelor de alimentare cu energie electrică, a posturilor de transformare, instalațiilor de distribuție și surselor de alimentare de rezervă.

O atenție deosebită va fi acordată sporirii fiabilității alimentării cu energie electrică a instalațiilor de semnalizare, comunicații și dirijare a circulației trenurilor, ceea ce va permite reducerea riscului producerii situațiilor de urgență.

A cincea prioritate cuprinde un complex de măsuri destinate consolidării securității infrastructurii feroviare critice.

Principalele măsuri includ:

• modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;

• implementarea sistemelor automate de semnalizare și a barierelor;

• dotarea obiectivelor infrastructurii critice cu sisteme moderne de supraveghere video;

• implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a stării infrastructurii;

• dezvoltarea mijloacelor de protecție antiteroristă a obiectivelor strategice ale transportului feroviar.

A șasă prioritate prevede modernizarea tehnică a subdiviziunilor administratorului infrastructurii prin procurarea utilajului feroviar specializat modern, a mijloacelor mecanizate și a echipamentelor de diagnosticare.

Utilizarea utilajului de înaltă performanță va permite reducerea semnificativă a volumului muncii manuale, îmbunătățirea calității lucrărilor de reparație, diminuarea costurilor de exploatare și executarea la timp a lucrărilor de întreținere preventivă.

A șapte prioritare are scop crearea unei platforme digitale unice pentru administrarea infrastructurii feroviare, care va asigura automatizarea proceselor de planificare, monitorizarea stării tehnice a obiectivelor, dirijarea circulației trenurilor, gestionarea exploatării materialului rulant, gestionarea documentelor în format electronic și schimbul de date între toți participanții la procesul de transport.

Implementarea soluțiilor digitale va contribui la sporirea eficienței utilizării infrastructurii, asigurarea transparenței proceselor de administrare, îmbunătățirea calității serviciilor prestate și crearea condițiilor pentru integrarea ulterioară a sistemului feroviar al Republicii Moldova în spațiul european al transporturilor.

III. Componentele de dezvoltare în construcţia de noi capacităţi de infrastructură de importanţă deosebită pentru Republica Moldova

Dezvoltarea infrastructurii feroviare a Republicii Moldova urmează să fie realizată prin implementarea unui ansamblu de proiecte investiționale interdependente, orientate spre consolidarea conectivității teritoriale a țării, asigurarea funcționării durabile a

coridoarelor internaționale de transport, integrarea rețelei feroviare naționale în spațiul european al transporturilor și consolidarea securității economice a statului.

Componentele prioritare de dezvoltare au fost stabilite ținând cont de starea tehnică actuală a infrastructurii feroviare, prognoza creșterii volumului transporturilor de mărfuri, evoluția comerțului exterior, modificările fluxurilor logistice internaționale și necesitatea adaptării sistemului de transport al Republicii Moldova la cerințele pieței europene.

Componenta 1. Dezvoltarea Coridorului Feroviar Sud

Coridorul feroviar Bender – Basarabeasca – Etulia – Giurgiulești reprezintă unul dintre elementele-cheie ale sistemului național de transport, asigurând accesul Republicii Moldova la Portul de stat Giurgiulești, precum și conexiunile feroviare cu România și statele Uniunii Europene.

În cadrul acestei componente se prevede:

• finalizarea lucrărilor de reparație capitală și reparație medie a căii ferate;
• reconstrucția podurilor, podețelor și sistemelor de drenaj;
• modernizarea instalațiilor de semnalizare, centralizare și comunicații;
• modernizarea sistemelor de alimentare cu energie electrică;
• majorarea vitezei de circulație a trenurilor;
• creșterea capacității de transport a liniei feroviare.

Implementarea proiectului va asigura funcționarea durabilă a coridorului feroviar sudic, va spori competitivitatea transportului feroviar și va crea condiții favorabile pentru dezvoltarea operațiunilor de export și import.

Componenta 2. Reabilitarea coridoarelor feroviare Nord și Centru

Coridoarele feroviare Vălcineț – Ocnița – Bălți – Ungheni – Chișinău – Căinari asigură transporturile interne, conexiunile internaționale cu Ucraina și România, precum și deservirea principalelor regiuni industriale și agricole ale țării.

Principalele direcții de implementare sunt:

• efectuarea reparațiilor capitale și medii ale căii;
• reconstrucția construcțiilor inginerești;
• înlocuirea aparatelor de cale;
• modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
• refacerea terasamentului;
• reabilitarea sistemelor de evacuare a apelor;
• implementarea sistemelor moderne de diagnosticare a stării tehnice a infrastructurii.

Implementarea acestei componente va permite restabilirea parametrilor de exploatare ai celor mai solicitate sectoare ale rețelei și va asigura funcționarea durabilă a transporturilor interne și internaționale.

Componenta 3. Dezvoltarea infrastructurii feroviare în direcția Portului de Stat Giurgiulești

Având în vedere importanța strategică a Portului de stat Giurgiulești pentru comerțul exterior al Republicii Moldova, una dintre direcțiile prioritare de dezvoltare este construirea și modernizarea acceselor feroviare către complexul portuar.

În cadrul acestei componente se prevede:

• construirea unei noi linii de acces feroviar;

• dezvoltarea infrastructurii staționare;
• crearea condițiilor pentru manipularea unor volume sporite de mărfuri;
• asigurarea accesului materialului rulant cu ecartament de 1520 mm și 1435 mm;
• eliminarea constrângerilor existente privind transportul mărfurilor de export și import.

Implementarea acestei componente va permite dezvoltarea unui nod modern de transport și logistică multimodală de importanță națională, care va asigura integrarea eficientă a transportului feroviar cu transportul naval.

Componenta 4. Dezvoltarea infrastructurii feroviare de frontieră

În contextul intensificării transporturilor internaționale, dezvoltarea infrastructurii feroviare din zonele de frontieră capătă o importanță strategică.

Prioritățile acestei componente sunt:
• modernizarea sectorului Cantemir – Fălciu, inclusiv construirea liniei feroviare cu ecartament european 1435 mm;
• dezvoltarea infrastructurii punctelor de trecere a frontierei;
• crearea condițiilor pentru creșterea volumului transporturilor internaționale;
• sporirea capacității stațiilor de frontieră;
• modernizarea dotării tehnice a punctelor de trecere a frontierei de stat.

Realizarea acestor măsuri va contribui la integrarea rețelei feroviare a Republicii Moldova în coridoarele internaționale de transport și la consolidarea cooperării economice cu statele Uniunii Europene și cu Ucraina.

Componenta 5. Implementarea platformei digitale unificate de administrare a infrastructurii feroviare și a procesului de transport „ASOUP CorePlatform”

Una dintre direcțiile prioritare de dezvoltare a infrastructurii feroviare este implementarea platformei digitale moderne „ASOUP CorePlatform”, destinată administrării procesului de transport și infrastructurii feroviare, care va constitui baza transformării digitale a sectorului feroviar.

Platforma va permite trecerea de la utilizarea sistemelor informatice disparate la un spațiu digital unic pentru administrarea infrastructurii, organizarea transporturilor, gestionarea materialului rulant și coordonarea activităților administratorului infrastructurii și ale operatorilor feroviari.

Funcționalitățile platformei includ:
• dirijarea centralizată a circulației trenurilor în timp real;
• automatizarea planificării și organizării transporturilor;
• administrarea capacității infrastructurii feroviare;
• administrarea digitală a exploatării infrastructurii;
• managementul ciclului de viață al activelor infrastructurii și al întreținerii acestora;
• administrarea parcului de locomotive și vagoane;
• gestionarea documentelor în format electronic;
• integrarea cu sistemele financiare, logistice și informaționale;
• schimbul automatizat de informații cu autoritățile publice, organele vamale, administratorii infrastructurii și întreprinderile feroviare;

• colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice a infrastructurii.

Arhitectura platformei se bazează pe un principiu modular, asigurând scalabilitatea, compatibilitatea cu sistemele informatice existente și posibilitatea integrării ulterioare cu platformele digitale ale administrațiilor feroviare europene.

Implementarea „ASOUP CorePlatform" va asigura controlul deplin al administratorului infrastructurii asupra resurselor informaționale, independența față de furnizorii de software, consolidarea securității cibernetice, transparența proceselor de administrare și va crea baza tehnologică pentru digitalizarea completă a sectorului feroviar din Republica Moldova.

Implementarea acestei componente va contribui la creșterea eficienței administrării procesului de transport, reducerea costurilor de exploatare, optimizarea utilizării infrastructurii, îmbunătățirea calității serviciilor și integrarea sistemului feroviar național în spațiul digital european al transporturilor.

Componenta 6. Dezvoltarea bazei tehnico-materiale a administratorului infrastructurii

În vederea asigurării întreținerii durabile și eficiente a infrastructurii feroviare, se prevede crearea și dezvoltarea unei baze tehnico-materiale moderne a administratorului infrastructurii.

În cadrul acestei componente sunt prevăzute:

• procurarea utilajului feroviar de înaltă performanță destinat lucrărilor de întreținere și reparație a căii;

• achiziționarea mașinilor și echipamentelor pentru construcția, reabilitarea și întreținerea infrastructurii feroviare;

• procurarea complexelor moderne de diagnosticare și monitorizare a stării tehnice a infrastructurii;

• dezvoltarea și modernizarea mijloacelor de mecanizare de mică capacitate;

• modernizarea bazelor de producție și a atelierelor de reparații ale administratorului infrastructurii.

Implementarea acestei componente va permite executarea unui volum mai mare de lucrări cu forțe proprii, reducerea termenelor de intervenție, creșterea calității lucrărilor de întreținere și diminuarea dependenței de serviciile contractate din exterior.

Componenta 7. Crearea unui sistem modern de management al siguranței infrastructurii feroviare

Această componentă prevede dezvoltarea și implementarea unui sistem integrat de management al siguranței infrastructurii feroviare, prin modernizarea echipamentelor și tehnologiilor utilizate pentru protecția infrastructurii critice.

În acest scop se prevede:

• modernizarea sistemelor de supraveghere video;

• implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a infrastructurii critice;

• protecția podurilor, tunelurilor și a altor obiective strategice ale infrastructurii feroviare;

• implementarea sistemelor moderne de avertizare și control la distanță;

• consolidarea măsurilor de securitate și reziliență a infrastructurii în conformitate cu standardele europene.

Realizarea acestei componente va contribui la reducerea riscurilor operaționale, creșterea nivelului de siguranță a circulației trenurilor și protejarea infrastructurii feroviare împotriva amenințărilor și factorilor externi.

Componenta 8. Dezvoltarea potențialului tehnic și tehnologic al administratorului infrastructurii

Dezvoltarea durabilă a infrastructurii feroviare necesită consolidarea capacităților tehnice și tehnologice ale administratorului infrastructurii.

În acest scop se prevede:

• reînnoirea parcului de utilaj feroviar specializat;

• achiziționarea echipamentelor moderne pentru construcția, întreținerea și diagnosticarea căii;

• dezvoltarea mijloacelor moderne de mecanizare;

• dotarea cu echipamente pentru întreținerea construcțiilor inginerești;

• implementarea tehnologiilor moderne de control și diagnosticare tehnică.

Implementarea acestei componente va contribui la sporirea eficienței activităților de administrare și întreținere a infrastructurii, la reducerea costurilor operaționale și la creșterea duratei de viață a activelor infrastructurii feroviare.

Dezvoltarea noilor capacități ale infrastructurii feroviare reprezintă unul dintre factorii determinanți pentru asigurarea dezvoltării economice și sociale durabile a Republicii Moldova, creșterea competitivității economiei naționale și consolidarea securității transporturilor.

Implementarea componentelor prevăzute va permite crearea unei infrastructuri feroviare moderne, fiabile și reziliente, aliniate cerințelor europene privind siguranța, fiabilitatea operațională, digitalizarea și dezvoltarea durabilă.

Dezvoltarea complexă a infrastructurii feroviare va asigura:

• restabilirea parametrilor funcționali ai coridoarelor feroviare naționale și internaționale;

• creșterea capacității de transport și a capacității de tranzit a rețelei feroviare;

• reducerea duratei transportului de mărfuri și călători;

• majorarea vitezei medii de exploatare a trenurilor;

• diminuarea costurilor de exploatare și întreținere a infrastructurii;

• sporirea nivelului de siguranță a circulației și a fiabilității infrastructurii feroviare;

• dezvoltarea transportului multimodal și a centrelor logistice;

• creșterea rezilienței sistemului de transport al Republicii Moldova la modificările lanțurilor logistice internaționale;

• crearea condițiilor pentru creșterea volumului transporturilor de tranzit, export și import;

• integrarea rețelei feroviare a Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport TEN-T și în spațiul feroviar european.

O importanță deosebită pentru atingerea acestor obiective o are implementarea tehnologiilor digitale moderne de administrare a infrastructurii feroviare, care va asigura trecerea la un model digital de gestionare a procesului de transport și va integra administrarea infrastructurii, dirijarea circulației trenurilor, gestionarea materialului

rulant, întreținerea activelor infrastructurii, gestionarea documentelor în format electronic și schimbul informațional dintre toți participanții la procesul de transport.

Implementarea măsurilor prevăzute va permite realizarea etapizată a tranziției infrastructurii feroviare a Republicii Moldova către standardele europene moderne de administrare, va spori eficiența utilizării investițiilor publice, va contribui la asigurarea sustenabilității financiare pe termen lung a administratorului infrastructurii și va crea condițiile necesare pentru dezvoltarea transportului feroviar ca element strategic al sistemului național de transport.

Analizele efectuate, au evidenţiat că iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport ar fi încă o componentă nouă de dezvoltare. În acest sens, pentru transferul respectiv sunt necesare două categorii relevante de acţiuni, respectiv:

- Restabilirea unui mediu competiţional echitabil şi nediscriminatoriu între modurile de transport, de natură să permită ca preţurile serviciilor de transport să reflecte costurile reale de operare a acestor servicii. Implicit, se pune problema de a elimina actualul handicap competitiv al transportului feroviar în ceea ce priveşte preţurile serviciilor de transport, handicap care a fost generat în mod artificial prin externalizarea masivă către restul economiei naţionale a costurilor generate de alte moduri de transport, cu referire în principal la costurile generate de operarea serviciilor de transport rutier;

- Creşterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar în raport cu alte moduri de transport, prin creşterea nivelului de performanţă şi calitate al acestor servicii, precum şi prin implementarea unor servicii cu nivel superior de adecvare în raport cu aşteptările beneficiarilor serviciilor de transport.

Implementarea cu succes a acestor acţiuni are un potenţial foarte ridicat de a conduce la comutarea opţiunilor beneficiarilor serviciilor de transport în ceea ce priveşte modurile de transport, cu efecte privind migrarea progresivă către calea ferată.

Pentru a iniţia şi susţine transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier.

În esenţă, există două direcţii de acţiune posibile pentru atingerea acestui obiectiv, respectiv:

a) Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, prin taxarea transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) în raport de distanţă şi dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranţă, de accidente într-o proporţie comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar. Implementarea noului sistem de taxare trebuie realizată progresiv pentru a preveni destabilizarea sistemului naţional de transport şi afectarea economiei naţionale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu cadrul normativ european.

b) Implementarea unor instrumente de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier prin compensarea din fonduri publice a efectelor limitării veniturilor companiilor feroviare generate de externalizarea costurilor transportului rutier.

Deja o serie de astfel de instrumente sunt implementate prin legislaţia europeană. Astfel:

- Directiva 2012/34/UE, transpusă în legislaţia naţională prin Codul transportului feroivar nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 264/2025, prevede obligaţia statului privind finanţarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure atât acoperirea tuturor costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare, cât şi echilibrul financiar al administratorului infrastructurii. În acest fel se vizează limitarea contribuţiei infrastructurii la preţul serviciilor de transport feroviar.

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului transpus în legislația națională prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 47/2023, prevede instituirea obligaţiilor de serviciu public privind transportul feroviar al pasageri şi compensarea din fonduri publice a diferenţei din costurile şi veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligaţiilor de serviciu public. Acest instrument permite stabilirea unor preţuri ale serviciilor de transport feroviar la nivel competitiv în raport cu transportul rutier. În condiţiile implementării unui sistem de servicii publice atractive de transport feroviar al pasagrilor, acesta este principalul instrument care poate favoriza transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport al pasagerilor derulate în prezent pe cale rutieră.

În concluzie, competitivitatea preţurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier poate fi asigurată în perioada următoare exclusiv prin instrumentele de compensare din fonduri publice a costurilor aferente operării serviciilor de transport feroviar şi a celor aferente administrării infrastructurii.

Atingerea obiectivelor de reformă asumate privind creşterea traficului feroviar ca efect al transferului modal al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport şi, implicit, iniţierea unei tendinţe durabile de reechilibrare modală a sistemului naţional de transport, va genera o serie de beneficii relevante pe diverse paliere economice şi sociale.

Din perspectiva intereselor sistemului feroviar naţional, comutarea progresivă a opţiunilor clienţilor către calea ferată va genera în mod natural creşterea veniturilor companiilor feroviare, cu consecinţe privind reducerea progresivă a ecartului dintre costuri şi venituri. O primă consecinţă a acestei tendinţe previzibile va consta în consolidarea progresivă a situaţiei economico-financiare a acestor companii. O altă consecinţă va consta în iniţierea unui cerc virtuos de reabilitare a transportului feroviar şi de dezvoltare a sectorului feroviar (creştere venituri - îmbunătăţire servicii - atragere clienţi - creştere venituri), care va stopa şi va elimina actualul cerc vicios de declin al acestui mod de transport (scădere venituri - degradare servicii - pierdere clienţi - scădere venituri).

Din perspectiva intereselor economiei naţionale, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport şi reechilibrarea modală a sistemului naţional de transport va avea drept principală consecinţă creşterea eficienţei economice a sistemului naţional de transport şi reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia naţională în legătură cu transporturile. Transferul modal către calea ferată a unei cuante de 10% din volumul actual al transporturilor rutiere de pasageri şi marfă ar genera o reducere totală a costurilor suportate de economia naţională pentru

compensarea unor efecte ale transportului în valoare de circa 30-40 % din contractele multianuale pentru administrarea infrastructurii și contractele de servicii publice de transport pasageri.

O altă consecinţă majoră a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport o reprezintă reducerea volumului total al emisiilor de gaze cu efect de seră şi al altor emisii poluante generate de sistemul naţional de transport, cu consecinţe privind reducerea costurilor suportate de economia naţională pentru compensarea efectelor negative ale acestor emisii.

Nu în ultimul rând, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport este de natură să contribuie la creşterea mobilităţii persoanelor şi bunurilor, inclusiv prin diversificarea opţiunilor de transport.

Din perspectiva intereselor de aderare la Uniunea Europeană, implementarea în Republica Moldova a unor politici şi măsuri care vizează transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport ar reprezenta creşterea contribuţiei naţionale la eforturile Uniunii Euroepene privind eficientizarea sistemului european de transport, cu consecinţe privind creşterea competitivităţii economiei comunitare pe pieţele internaţionale.

Ca urmare a externalizării masive a costurilor aferente operării transporturilor rutiere, transportul feroviar de călători nu poate funcţiona în regim comercial. Ca urmare, obiectivul asumat de creştere a traficului feroviar de călători poate fi realizat exclusiv prin consolidarea şi eficientizarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, pe baza prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, transpus prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărîrea Guvernului nr. 47/2023.

Pentru perioada următoare, principala ţintă a acţiunilor destinate creşterii traficului feroviar de pasageri trebuie să vizeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier public (cu autocare, autobuze, microbuze). Cu toate acestea, sunt avute în vedere inclusiv măsuri destinate să încurajeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier individual.

Asigurarea competitivităţii serviciilor de transport feroviar de marfă este orientată spre implementarea unor servicii de transport feroviar de marfă atractive pentru clienţi, caracterizate prin nivelul ridicat de performanţă şi calitate al acestor servicii, precum şi prin nivelul ridicat de adecvare al acestor servicii în raport cu cerinţele şi aşteptările clienţilor.

Acţiunile din această categorie sunt complementare celor privind asigurarea competitivităţii preţurilor în raport cu preţurile serviciilor similare de transport rutier şi sunt diferenţiate în raport tipul lanţului logistic de transport. Această opţiune trebuie de luat în calcul din perspectiva asigurării competitivităţii serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre prin creşterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Creşterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre şi de adecvare a acestora la necesităţile de transport şi la cerinţele clienţilor, trebuie să includă următoarele măsuri:

a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesităţile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între terminale, servicii de camionaj a containerelor în zonele de influenţă ale terminalelor (transportul rutier de proximitate);

b) Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare şi management inteligent al expediţiilor.

Asigurarea competitivității serviciilor de transport marfă poate fi realizată în combinație cu proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă și integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre.

Totodată, pentru asigurarea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă trebuie de majorat viteza comercială a trenurilor de marfă, creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă și proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă.

IV. Definirea structurii, a dinamicii implementării şi a priorităţilor, a sumelor şi a surselor de finanţare necesare pentru implementarea activităţilor din cadrul Programului naţional de infrastructură feroviară

Pentru a crește cota de piață a sectorului feroviar și implicit atingerea obiectivelor propuse de creștere a volumelor de mărfuri și pasageri, au fost identificate o serie de măsuri care sunt necesar de implementat cu maximă prioritate de către administratorul infrastructurii și operatorii de transport feroviar, dar și de Agenția Feroviară, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Guvernul Republicii Moldova. Numai prin efortul conjugat al acestor instituții transportul feroviar se va înscrie în trendul ascendent de atractivitate specific Uniunii Europene.

Potențialul de creștere este unul realist având în vedere seturile de măsuri ce urmează a fi implementate în perioada următoare conform strategiei asumate și în corelare cu programele de finanțare și investiții.

Chiar dacă în momentul de față obiectivul de creștere a traficului feroviar pare unul ambițios și provocator, el este unul realist în condițiile în care potențialul de creștere este unul ridicat, având în vedere și contextul actual:

Transportul feroviar este mai eficient decât transportul rutier, deci implicit mai ieftin. Acest aspect devine din ce în ce mai important în actualul context al costurilor pentru combustibil și geopolitic. De asemenea transportul de masă (pentru pasageri) și cel de volum (pentru marfă) prestat de sectorul feroviar pe distanțe mici (metropolitan), medii și lungi este mai eficient decât oricare alt mod de transport și se preconizează că atractivitatea din punct de vedere al costurilor de transport să fie în favoarea transportului cu trenul.

Transportul feroviar este mai puțin poluant, deci generează costuri publice mai mici pentru compensarea efectelor negative ale poluării. Prin politica actuală de protecție a mediului și de reducere a amprentei de carbon, promovată de Comisia Europeană prin adoptarea viziunii GreenDeal, transportul feroviar se înscrie cu succes la țintele propuse de a avea o dezvoltare durabilă, sustenabilă în folosul actualei generații fără a afecta dezvoltarea generațiilor viitoare. Mai mult decât atât, prin respectarea Strategiei de mobilitate 2030, prin trecerea a volumelor de pasageri și mărfuri din sectorul rutier în

cel feroviar se ating două ținte importante: reducând emisiile și reducerea gazelor cu efect de seră, respectiv la reducerea dependenței de petrol importat.

Transportul feroviar este mult mai sigur decât transportul rutier în ansamblu. Transportul rutier din Republica Moldova generează mai multe accidente decât transportul feroviar, prin prisma mediei accidentelor la un miliard de pasageri-km transportați calculată conform datelor furnizate de organismele naționale. Chiar dacă la nivelul Europei prinde contur din ce în ce mai mult conceptul de Vision Zero care să conducă la scăderea la minim a numărului de accidente rutiere cu decedați, în Republica Moldova rata accidentelor este una ridicată pe drumurile publice. Această deficiență se va rezolva de asemenea prin implementarea dezvoltarea sectorului feroviar, în care numărul de accidente cu decedați este zero în ultimii ani. Accidentele cu decese sunt înregistrate la trecerile la nivel cu calea ferată, pe fondul nerespectării regulilor de circulație rutieră. Chiar dacă cea mai mare parte a infrastructurii feroviare este într-o stare de degradare ridicată și numărul incidentelor și deraierilor este ridicat, în ultimii ani nu au existat decedați sau răniți grav printre utilizatorii serviciilor feroviare. Acesta este un criteriu deosebit de important în alegerea modală în special în ceea ce privește transportul de pasageri.

Transportul feroviar poate fi mai rapid și mai confortabil pe distanțe mici, medii și lungi inclusiv în raport cu alternativa deplasării cu autoturismul personal, mai ales în configurația actuală a rețelei rutiere, în care nu există drumuri expres de mare viteză. Chiar și în contextul unei competiții rutier - feroviar pentru traficul de pasageri, între o cale ferată modernizată și un drum public, se constată un avantaj pentru transportul cu trenul în regimul de conectivitate dintre localități.

Transportul feroviar decongestionează ariile municipale și poate asigura o conectivitatea rapidă cu orașul. Chiar dacă pentru Republica Moldova conceptul de tren municipal este abia la etapa de planificare, analizele preliminare sunt promițătoare în ceea ce privește dezvoltarea acestui serviciu. Astfel, o călătorie cu noul serviciu feroviar între Aeroportul Internațional "Eugen Doga" Chișinău și Gara feroviară centrală durează 15 min, iar una cu autoturismul variază între 40 minute și o oră și jumătate în funcție de perioada zilei. Acest serviciu va fi multiplicat în alte arii raionale din Republica Moldova, ceea ce va conduce la atragerea a cât mai mulți călători, în special a celor care practică navetismul.

Pentru a valorifica superior și accelerat potențialul de transport pe calea ferată, care să conducă la atingerea obiectivelor de creștere a transportului pe calea ferată pentru pasageri și mărfuri, au fost propuse și detaliate o serie de măsuri necesare a fi implementate. Desigur că identificarea acestor măsuri nu sunt suficiente și este absolut necesară o implementare coerentă în care toți actorii implicați să contribuie în baza unui plan de acțiune și măsuri. Mai mult decât atât, un organism independent este necesar să monitorizeze atent implementarea măsurilor și să semnaleze din timp orice întârziere sau posibil blocaj în desfășurarea acțiunilor.

Creșterea numărului de pasageri care utilizează trenul reprezintă un deziderat atât la nivelul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cât și la nivelul viitorului administratorul de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar.

Acest obiectiv se poate atinge prin creșterea atractivității transportului pe calea ferată, astfel:

a) creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs;

b) creșterea confortului călătoriei și a calității serviciilor de transport;

c) noi servicii curse feroviare de pasageri;

d) promovarea, atragerea și fidelizarea călătorilor prin alegerea modală sau prin generarea de noi călătorii;

e) analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Iași - Ungheni - Chișinău.

Durata de parcurs și condițiile de confort au fost identificate ca principalele elemente care, alături de condițiile tarifare, conferă dezvoltarea și atragerea de noi fluxuri de călători în completarea celor existente.

În ceea ce priveşte obiectivul de creştere a traficului feroviar de marfă, acesta se poate atinge prin creșterea atractivității transportului de marfă pe calea ferată, astfel:

1. creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs;
2. tarife de utilizare a infrastructurii atractive;
3. noi conexiuni feroviare cu linii feroviare industriale;
4. promovarea unei politici atractive de tranzit;
5. decarbonizarea transportului rutier în linie cu principiul „poluatorul plătește” pentru stimularea tranziției transportului de mărfuri către transportul feroviar.

Durata călătoriei pe calea ferată pentru trenurile de marfă în prezent este una necompetitivă în raport cu sectorul rutier. Cauzele sunt multiple și sunt generate de starea infrastructurii feroviare, lipsa materialului rulant pentru operațiunile de decuplare/cuplare a vagoanelor și de manevră.

În scopul atintgerii obiectivelor enunțate, a fost elaborat un Plan de acțiuni, cu următorul conținut.

Tabel. 3 Planul de acțiuni de implementare a Programului național de infrastructură feroviară

Nr.	Acțiunea	Valoarea, mii lei	Termenii de executare	Indicator de rezultat, descrierea acțiunii.
Anul 2026				
1	Proiectarea lucrărilor de reabilitare a stației Revaca și executarea lucrărilor de reabilitare	10 000,0	August-Decembrie 2026	Contractul de achizitionare a serviciilor de proiectare la obiectul „Reconstrucția stației Revaca-Aeroportul și amenajarea platformei de transport” Nr.0086/IV/2026 din 26.04.2026 a fost semnat între Î.S. “Calea Ferată din Moldova” și I.P. „Oficiul Amenalarea Teritoriului urbanism, Construcții și Locuințe”. Suma contractului constuie 816000 lei.
2	Proiectarea și executarea lucrărilor de reparație a șase sectoare pe tronsonul Cahul-Giurgiulești (km88+70), (km 88+800), (km 88+900) (km 89+200) (km	60 000,0	August 2026 – Iunie 2027	Contractul de prestarea servicii de proiectare la obiectul „Asigurarea stabilității terasamentului și liniei de cale ferată Cahul-Giurgiulești (km 88+70, km 88+800, km 88+900, km 92+150 – 92+350) nr.55/IV/2026 a fost semnat între Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și S.R.L. „Intexnauca” la data de

	89+900) și (km 92+150 -92+350)			23.03.2026. Termen de prestare – 12 luni, proiectele fiind împărțite în loturi.
3	Proiectarea lucrărilor de reparație a tronsonului Iargara-Cahul și executarea lucrărilor respective.	11 190,0	August-Decembrie 2026	Servicii de elaborare a documentației de proiect la obiectivul "Linia de cale ferată tronsonul Iargara-Prut2-Cahul": pentru reparația capitală a segmentelor de cale ferată km 66 PK9 - km 68 PK2 st. Iargara; km 77 PK9 – km 96 PK4 Iargara-Prut-2; km 1 PK1 – km 41 PK10 Prut-2-Cahul; km 42 PK 1 – km 44 PK 10 Cahul-Giurgiulești (selectiv), cu restabilirea parametrilor tehnici inițiali de exploatare Obiectul proiectării îl constituie linia principală de cale ferată pe segmentele menționate, împreună cu elementele aferente acesteia: suprastructura căii, terasamentul, platforma căii, sistemul de drenaj și evacuare a apelor, lucrările de artă, zidurile de sprijin, intersecțiile la nivel existente și alte elemente strict necesare readucerii segmentelor de cale ferată la parametrii funcționali inițiali. A fost elaborat caietul de sarcine pentru denunțare a licitației.
4	Procurarea materialelor pentru executarea lucrărilor stipulate la acțiunile 1-3	83 895,776	August-Noiembrie 2026	În cadrul achizițiilor sunt planificate a fi procurate următoarele: 1) Traverse din lemn- aproximativ 8 000 buc; 2) Traverse din beton armat cu tipul de fixare Vossloh– aproximativ 30 000 buc; 3) Tip de fixare Vossloh pentru traverse din beton armat - aproximativ 30 000 set; 4) Fracțiune de piatră concasată 25x60 – aproximativ 35714 m3 (50 000 tone)
5	Finalizarea lucrărilor pe tronsonul Prut-2 (Republica Moldova) – Fălciu (Romînia)	7 796,389	August-Noiembrie 2026	Conform contractului cu compania „Prombudkolya" nr.1170/IV/2025 din 01.08.2025 privind furnizarea traverselor – urmează a fi achitate 5 590 915 lei. Conform contractului cu compania „Barza Companie" SRL nr.1189/IV/2025 din 29.08.2025 privind furnizarea pietrei sparte – urmează a fi achitate 2 205 474 lei. Au fost recepționate traverse în volum de 10500 buc, pietriș în volum de 9300 tone.
9	Finalizarea lucrărilor de reabilitare a km 74 pe	45 117,835	August-Septembrie 2026	Conform contractului cu compania „Prestigiu-AZ"SRL nr. 1239/IV/2025 din 25.09.2025 pentru efectuarea

	tronsonul Cahul-Giurgiulești (Văleni)			lucrărilor reabilitarea terasamentului liniei de cale ferată localizat la km 74 Cahul-Giurgiulești (s.Văleni) suma contractului constituie 59 756 190 lei. În 2025 în cadrul contractului s-a achitat suma în valoare de 14 949 152 lei. Valoarea restantă a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" constituie 44 807 038 lei. Suma contractului cu derjinte de șantier, „Panfil Ion" nr.1247/IV/2025 constituie 398 000 lei. În anul 2025 s-au achitat serviciile în valoare de 87203 lei. Valoarea restanță a Î.S. "Calea Ferată din Moldova" pentru anul 2026 constituie 310 797 lei.
10	Modernizarea sistemului de pază a infrastructurii feroviare	2 000,0	August-Decembrie 2026	În scopul asigurării securității transporturilor și protecției antiteroriste a trei obiecte de infrastructură critică ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova" (Podul feroviar Calfa, Podul feroviar Mateuți – Rîbnița, Tunelul feroviar Mateuți), a fost elaborat Caietul de sarcini pentru sistemul de supraveghere video cu utilizarea camerelor IP, alimentare de rezervă și transmiterea datelor către centrul de monitorizare. Proiectul CS stabilește: • Lista obiectelor și coordonatele acestora. • Cerințele tehnice pentru camere (tip A și B), inclusiv rezoluția de cel puțin 4Mp și, respectiv, 8Mp, prezența iluminării IR, funcții analitice și clasa de protecție IP66/IP67, IK10. • Cerințele pentru echipamentele de transmisie a datelor (fibră optică, PoE+) și sistemul de monitorizare (protocoale SNMP v3, ONVIF Profile M, S, T). • Cerințele față de executanții lucrărilor, obligațiile de garanție și termenele de remediere a defecțiunilor (SLA). Acțiunea prevede achiziționarea sistemelor pentru obiectele standard (Stația Ocnița) -56 buc de camere video și achiziționarea sistemelor specializate cu funcții de descurajare activă pentru paza podurilor Calfa, Mateuți și a tunelului feroviar (Stațiile Bălți și Răuțel) – 28 buc de camere video.
Total		**220 000,00 mii lei**		
Anul 2027				

1	Executarea lucrărilor de reparație a șase sectoare pe tronsonul Cahul-Giurgiulești (km88+70), (km 88+800), (km 88+900) (km 89+200) (km 89+900) și (km 92+150 -92+350) și executarea lucrărilor respective	60 000,0	Martie-Decembrie 2027	Executarea lucrărilor prin atragerea unui antreprenor pentru implementarea unui complex de măsuri inginerești privind consolidarea mecanică a terasamentului căii ferate pe sectoarele km 88+70, km 88+800, km 88+900, km 89+200, km 89+900 și km 92+150–92+350, cu o lungime totală de 800 m, în scopul protejării împotriva deformațiilor și proceselor de alunecare de teren, precum și al prevenirii degradării continue a caracteristicilor de rezistență ale solurilor versantului și ale luncii râului Prut. Lucrările includ: -organizarea colectării și evacuării apelor de suprafață prin construirea unor canale de evacuare din beton, cu descărcarea apelor în afara zonei de risc; -consolidarea malurilor râului Prut prin utilizarea betonului monolit, executarea unor coloane verticale cu diametrul de până la 1,7 m, cu adâncirea sub cota fundului albiei râului Prut pe sectorul examinat, montarea plăcilor prefabricate din beton armat, realizarea protecției cu anrocamente și aplicarea altor soluții inginerești; -executarea unui geomasiv, destinat eliminării riscului apariției deformațiilor, alunecărilor de teren și prăbușirilor, prin realizarea unor coloane din pământ cimentat cu diametrul de până la 1,7 m, amplasate la o distanță de 2,4 m între ele, utilizând tehnologia JET GROUTING.
2	Executarea lucrărilor de reparație a tronsonului Iargara-Cahul (km77+900 – km96+400), (km1+100 – km14+100),(km15+100 – km30+900), (km31+100 – km41+700), (km42+200 – km44+100)	392 710,0	Ianuarie-Decembrie 2027	Executarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 59,9 km, include următoarele tipuri de lucrări: -înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; -înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; -montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65. Pentru executarea lucrărilor menționate mai sus vor fi necesare următoarele materiale: -Piatră spartă – 107 820 tone; -Traverse din beton armat – 112 600 bucăți;

				-Șine de tip R-65 – 7 119 tone.
3	Proiectare și efectuare lucrărilor de reparație capitalepe tronsonul Bălți –Mătiuți cu lungime totală 121 km (km25+150 – km27+900; km113+200 – km116+850; km48+800 – km49+800; km7+800 – km58+900; km117+300 – km118+600)	12 000,0	Ianuarie-Decembrie 2027	Executarea proiectului de efectuarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 13,8 km, include următoarele tipuri de lucrări: -înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; -înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; -montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65.
4	Elaborarea studiului de fezabilitate privind modernizarea sistemului de semnalizare și telecomunicare pe sectoarele Vălcineț-Ocnița-Bălți-Ungheni-Chișinău-Bender-Basarabeasca-Giurgiulești, Chișinău-Căinari-Cahul-Giurgiulești.	10 000,0	Ianuarie-Decembrie 2027	Studiul de fezabilitate trebuie să prevadă înlocuirea etapizată a instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc de linie, învechite din punct de vedere moral și fizic, cu sisteme moderne de comandă bazate pe microprocesoare, care corespund cerințelor standardelor europene de siguranță.
5	Proiectarea și testarea platformei digitale de administrare a proceselor de transport “ASOUP CorePlatform”	4 040,0	Februarie-Decembrie 2027	Achiziția software-ului complexului „ASOUP CorePlatform” include: - demararea planificată a procesării de testare a fluxului de date din versiunea actuală a sistemului ASOUP; - exploatarea experimental-industrială a complexului software ASOUP COR; - lansarea versiunii de bază a sistemului ASOUP COR în regim de exploatare industrială; - sigurarea suportului tehnic pe parcursul unui an de exploatare. Elaborarea și implementarea proiectului va asigura: -controlul centralizat al traficului feroviar în timp real; -automatizarea proceselor de planificare și organizare a transporturilor; -managementul capacității infrastructurii feroviare; -managementul digital al funcționării instalațiilor de infrastructură; -managementul ciclului de viață al instalațiilor de infrastructură și al întreținerii acestora;

				-managementul parcului de locomotive și vagoane; -managementul electronic al documentelor; -integrarea cu sistemele financiare, logistice și informatice; -schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, serviciile vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; -colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de infrastructură feroviară, inclusiv sisteme de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice.
7	Proiectarea căii ferate de acces către noile facilități a Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești (Î.S. "Portul Fluvial Ungheni")	4 000,0	Ianuarie-Iunie 2027	Proiectul tehnic prevede: -construirea liniei de cale ferată de acces; -dezvoltarea infrastructurii stațiilor; -crearea condițiilor pentru manipularea unor volume tot mai mari de mărfuri; -asigurarea accesului la infrastructura portuară pentru materialul rulant cu ecartamentul de 1520 mm și 1435 mm; -eliminarea restricțiilor de infrastructură existente în transportul de mărfuri de export și import.
Total		482 750,0 mii lei		
Anul 2028				
1	Echiparea a 25 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de signalizare și semnalizare	50 000,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Achiziționare 25 seturi echipamentelor pentru sistemul automatizat de semnalizare și avertizare include următoarele echipamente: 1. Echipamente hardware pentru dulapul de comandă; 2. Echipamente de semnalizare la sol; 3. Echipamente de cale ; 4. Produse de program (Software); 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție; 6. Echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post); 7. Complex de control de la distanță și telediagnosticare.
2	Lansarea versiunii experimental-industriale și a versiunii de bază în regim de exploatare industrială platformei digitale de administrare a proceselor de transport	15 000,0	Ianuarie-Iunie 2028	Achiziția software-ului complexului „ASOUP CorePlatform" include: - demararea planificată a procesării de testare a fluxului de date din versiunea actuală a sistemului ASOUP; - exploatarea experimental-industrială a complexului software ASOUP COR;

	"ASOUP CorePlatform"			- lansarea versiunii de bază a sistemului ASOUP COR în regim de exploatare industrială; - asigurarea suportului tehnic pe parcursul unui an de exploatare. Implementarea proiectului va asigura: -controlul centralizat al traficului feroviar în timp real; -automatizarea proceselor de planificare și organizare a transporturilor; -managementul capacității infrastructurii feroviare; -managementul digital al funcționării instalațiilor de infrastructură; -managementul ciclului de viață al instalațiilor de infrastructură și al întreținerii acestora; -managementul parcului de locomotive și vagoane; -managementul electronic al documentelor; -integrarea cu sistemele financiare, logistice și informatice; -schimbul automat de informații cu agențiile guvernamentale, serviciile vamale, operatorii de infrastructură și întreprinderile feroviare; -colectarea, stocarea și prelucrarea datelor provenite direct de la instalațiile de infrastructură feroviară, inclusiv sisteme de semnalizare, telecomunicații, diagnosticare și monitorizare a stării tehnice.
3	Construcția căii ferate de acces către noile facilități a Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești (Î.S. "Portul Fluvial Ungheni")	15 000,0	Martie-Decembrie 2028	Pentru construirea 400 m cale ferată proiectul prevede achiziționare a materialelor necesare: -piatră spartă – 1 100 tone; -traverse – 550 bucăți; -șine de tip R-65 – 65 tone. Implementarea proiectului prevede: -construirea liniei de cale ferată de acces; -dezvoltarea infrastructurii stațiilor; -crearea condițiilor pentru manipularea unor volume mari de mărfuri; -asigurarea accesului la infrastructura portuară pentru materialul rulant cu ecartamentul de 1520 mm și 1435 mm; -eliminarea restricțiilor de infrastructură existente în transportul de mărfuri de export și import.

4	Procurarea mașinilor de cale pentru mentenanța infrastructurii feroviare: - Excavator cu atașamente - 3 unități; - Elevator de șine cu comandă autonomă CR – FPE - 6 unități.	50 000,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Achiziționarea echipamentelor specializate pentru întreținerea și repararea infrastructurii, precum și de echipamente cu mecanizare redusă, este necesară pentru mecanizarea muncii manuale, automatizarea proceselor și asigurarea unei întrețineri de înaltă calitate a căilor ferate, eliminarea defectelor șinelor și traverselor și corectarea alinierii căilor ferate pentru a preveni accidentele și deraierele, toate acestea având un impact direct asupra siguranței operării trenurilor și a fiabilității generale a transportului de mărfuri și pasageri. Excavatorul-încărcător este o mașină multifuncțională. Diversitatea echipamentelor care pot fi montate pe excavator îl face extrem de multifuncțional, capabil să execute orice lucrări pe calea ferată, înlocuirea șinelor, a traverselor, a grilajelor de șine, precum și lucrări cu balast. O gamă largă de echipamente standard și speciale sunt destinate pentru: lucrări cu șine, lucrări în zona de expropriere, lucrări cu traverse, lucrări cu ballast. Elevator de șine cu comandă autonomă CR – FPE -tip de mecanisme de cale ferată este utilizat pentru îndreptarea căilor ferate în timpul reparațiilor sau în cadrul întreținerii curente a căii ferate.
5	Efectuare lucrărilor de reparație capitale tronsonul Bălți –Mătiuți (km25+150 – km27+900; km113+200 – km116+850; km48+800 – km49+800; km7+800 – km58+900; km117+300 – km118+600)	90 323,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Executarea lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 13,8 km, include următoarele tipuri de lucrări: -înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; -înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; -montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65. Pentru executarea lucrărilor menționate mai sus vor fi necesare următoarele materiale: -Piatră spartă – 24 840 tone; -Traverse din beton armat – 25 944 bucăți; -Șine de tip R-65 – 1 786 tone.
6	Proiectare lucrărilor de reparație capitală a infrastructurii feroviare	15 000,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Executarea proiectului de efectuare a lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime

	pe tronsonul Bratușeni – Rediul-Mare (km2+100 – km27+900)			totală de 25,7 km, include următoarele tipuri de lucrări: -înlocuirea stratului de balast din piatră spartă la o adâncime de 0,3 m pe întreaga lungime a sectoarelor; -înlocuirea traverselor existente cu traverse noi din beton armat; -montarea căii fără joante cu utilizarea șinelor de tip R-65.
7	Modernizarea sistemelor de semnalizare si telecomunicatii pe urmatoarele tronsoane: Valchineț-Ocnița-Ungheni-Chișinău-Bender-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulesti, Chisinau-Cainar-Cahul-Giurgiulesti	65 000,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Modernizarea prevede achiziționare a 10 seturi de următoarele sisteme: 1) Blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM) este un sistem digital modern de reglementare la intervale a circulației trenurilor pe sectoare de linie simplă sau dublă, cu intensitate scăzută sau medie a traficului. Lista echipamentelor și componentelor incluse în sistema de blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM): 1. Echipamente de stație (pentru ambele stații care limitează intervalul de stație/ magistrală); 2. Echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenului; 3. Produse de software și senzori; 4. Echipamente de semnalizare și comandă; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție; 2) Centralizarea releu-procesor este un tip hibrid de sistem de management al traficului feroviar, care combină tehnologiile vechi cu soluțiile computerizate moderne, permițând gestionarea de la distanță a stațiilor de linie. Lista echipamentelor și a componentelor incluse în setul de livrare al Centralizării Releu-Procesor: 1. Echipamente hardware pentru postul central (CPU); 2. Echipamente de interfațare și corelare (Nivelul de linie)' 3. Produse de Software; 4. Echipamente de rețea și de formare a canalelor de comunicație; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică.
8	Elaborarea studiului de fezabilitate a obiectivelor de	15 000,0	Ianuarie-Iunie 2028	Componența lucrărilor:

	alimentare cu energie electrică și elaborarea documentației de proiect			examinarea stațiilor de transformare, a punctelor de distribuție și a liniilor de cablu; -evaluarea stării tehnice a echipamentelor; -elaborarea soluțiilor de proiect pentru modernizare; -pregătirea documentației de execuție.
9	Modernizarea stațiilor de transformare și a instalațiilor de di stribuție	80 000,0	Iunie-Decembrie 2028	Se prevede achiziționarea următoarelor echipamente: -Transformatoare de putere 10/0,4 kV – 15 buc.; -Instalații de distribuție complete (KRU), întrerupătoare, sisteme de protecție și automatizare a releelor (RPA) – 10 set; -Sisteme de automatizare și control – 10 set. Se prevede: -înlocuirea transformatoarelor de putere învechite; -instalarea echipamentelor moderne de distribuție complete; -înlocuirea aparatajului de comutație; -modernizarea sistemelor de protecție și automatizare.
10	Reconstrucția rețelelor de cabluri de alimentare cu energie electrică	180 000,0	Ianuarie-Decembrie 2028	Componența lucrărilor: -examinarea tehnică a liniilor de cablu existente; -demontarea cablurilor de putere uzate; -elaborarea noilor trasee de cabluri; -furnizarea și pozarea noilor cabluri de putere; -amenajarea canalelor de cabluri și a construcțiilor de protecție; -instalarea căminelor de cabluri și a traversărilor; -montarea mufelor de legătură și a terminațiilor de cablu; -înlocuirea dulapurilor de distribuție; -efectuarea testărilor și punerea în funcțiune. Cabluri de putere de tensiune medie 6–10 kV –150 km; Cablu 0,4 kV - 100 km; Mufe de conectare - 500 buc; Mufe terminale - 500 buc; Cutie principală de dostibuție - 30 buc; Cutie intermediară de distribuție - 60 buc; Cutie de control al rețelei -30 buc.

Total		575 323,0 mii lei		
Anul 2029				
1	Echiparea a 25 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de signalizare și semnalizare	50 000,0	Ianuarie-Decembrie 2029	Achiziția 25 seturi echipamentelor pentru sistemul automatizat de semnalizare și avertizare include următoarele echipamente: 1.Echipamente hardware pentru dulapul de comandă; 2. Echipamente de semnalizare la sol; 3. Echipamente de cale 4. Produse de Software; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție' 6. Echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post); 7. Complex de control de la distanță și telediagnosticare.
2	Proiectarea și efectuarea lucrărilor de reparație tunelului feroviar pe tronsonul Bălți-Mateuți (km115+150-km115+350)	25 000,0	Iulie-Decembrie 2029	Achiziționare serviciilor de proiectare care cuprind efectuarea investigațiilor geologice și elaborarea unui proiect de reabilitare și efectuare reparație capitală a tunelului feroviar. Tunelul a fost construit în anul 1893 și la moment se află într-o stare avariată din cauza proceselor de levigare și distrugerii zidăriei din piatră spartă din spatele pereților verticali, precum și a zidăriei bolții sub acțiunea apelor subterane provenite din straturile superioare ale masivului muntos, care pătrund prin carsturile formate în urma deformărilor geologice. Pentru executarea lucrărilor vor fi necesare următoarele materiale: -beton clasa C30/37 – 280 m³; -beton torcretat – 180 m³; -ciment pentru injectare – 140 t; -materiale pentru injectare (microciment și rășini poliuretanice) – 18 t; -oțel-beton pentru armare A500C – 42 t; -plasă de armare – 1 350 m²; -ancore (L = 2,5–3,0 m) – 750 buc.; -material hidroizolant – 1 350 m²; -geotextil – 1 350 m²; -conductă de drenaj Ø 160–200 mm – 320 m; -piatră spartă pentru drenaj – 420 t; -rigole de drenaj – 320 m; -nisip – 260 t; -piatră brută – 120 m³; -piatră de placare – 95 m³;

				-șine de tip R-65 – 20,5 t; -traverse din beton armat – 290 buc. - piatra sparta - 560 t
3	Procurarea echipamentelor pentru întreținerea și repararea infrastructurii: - Drezină-vagon-automotor VMT 865 GR - 3 unități; - tehnica mică de mecanizare: mașină de tăiat șine -15 unități; - mașina de găurit șine PRUL - 15 unități; - dispozitiv hidraulic de întindere – 10 unități.	60 000,0	Ianuarie-Decembrie 2029	Drezină VMT 865 GR este un vagon automotor, utilizat pentru transportul și manipularea materialelor, alimentarea echipamentelor cu aer și energier electrică, precum și . Prezența echipamentelor atașabile corespunzătoare permite utilizarea acestuia pentru alte necesități (curățarea liniilor ferate de zăpadă, transportul echipamentelor speciale, efectuarea lucrărilor de reparații etc). Mașina de tăiat șine ultra-ușoară Cut Hornet asigură o productivitate ridicată și o utilizare simplă, indiferent de tipul șinei. Aceasta asigură tăiere exactă și sigură majorînd productivitatea lucrărilor datorită timpului redus de tăiere. Motoarele acesteia garantează puterea și precizia geometrică; - mașină de găurit șine PRUL pentru găurirea tuturor tipurilor de șine de cale ferată, inclusiv șine termorezistente. - dispozitiv hidraulic de întindere utilizat pentru tensionarea șinelor cu lungimea de până la 1200 metri, cu compensare termică de 25°C, posibilitatea de funcționare paralelă pe ambele șine
4	Înlocuirea etapizată a sistemelor de instalații de rută și control (MKU) cu sisteme de centralizare electronică cu microprocesor, de la stațiile liniare.	100 000,0	Ianuarie-Decembrie 2029	În cadrul proiectului sunt prevăzute lucrări la 5 stații feroviare: Brătușeni, Dondușeni, Parc–Revaca, Comrat și Prut-2, cu modernizarea a aproximativ 60 de macazuri. Trecerea la sistemele de centralizare electronică cu microprocesor (CEM) elimină influența factorului uman în gestionarea traficului, prin verificarea automată a tuturor condițiilor necesare pentru circulația sigură a trenurilor. Sistemele cu microprocesor accelerează semnificativ procesul de comandă a macazurilor și semnalelor feroviare, reducând intervalele dintre trenuri și eficientizând operațiunile de manevră. Noul echipament necesită spații mai reduse pentru instalare, dispune de funcții de autodiagnosticare continuă și contribuie la diminuarea considerabilă a cheltuielilor pentru exploatare și întreținere tehnică ulterioară.

				Lista echipamentelor și componentelor incluse în setul de livrare la înlocuirea sistemelor MKU cu centralizarea electronică cu microprocesor (MCE): 1. Echipamente de stație și software -Procesoare industriale MCE (blocuri duplicate de calcul securizat); -Posturi de lucru (ARM) pentru impiegatul de mișcare, cu monitoare LCD; -Dulapuri cu controllere de obiect (module de comandă directă a dispozitivelor de cale); -Set de produse de program (Software) (software de sistem și logica aplicativă a stației); 2. Echipamente de cale (la sol) : -Electromecanisme de macaz (cu elemente de montaj pe schimburile de macaz) ; -Semafoare de stație cu leduri (de intrare, de ieșire, de manevră) ; -Senzori pentru controlul ocupării liniilor (contoare de osii sau circuite de cale electronice) ; -Mufe de cablu pentru ramificații (cutii de cale). 3. Complex de comunicații și control de la distanță : -Comutatoare (switch-uri) și rutere industriale de rețea ; -Module de interfațare cu centralizarea dispecerului (pentru gestionarea de la distanță din postul central - dispecerat); -Sistem de diagnosticare tehnică (controllere și senzori de telemetrie); 4. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție: -Panou de alimentare automatizat cu module AAR (comutare automată a rezervei); -Sursă industrială de alimentare neîntreruptibilă (UPS); -Set de baterii de acumulatoare pentru funcționare autonomă; -Dispozitive de protecție împotriva supratensiunilor de impuls (DPS) împotriva trăsnetelor; 5. Produse de cablaj: -Cabluri de semnalizare și blocare (magistrale și intra-stație).

5	Modernizarea sistemelor de semnalizare si telecomunicatii pe urmatoarele tronsoane: Chișinău-Căinari, Bender-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești	65 000,0	Ianuarie-Decembrie 2029	Modernizarea prevede achiziționare a 10 seturi de următoarele sisteme: 1) Blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM) este un sistem digital modern de reglementare la intervale a circulației trenurilor pe sectoare de linie simplă sau dublă, cu intensitate scăzută sau medie a traficului. Lista echipamentelor și componentelor incluse în sistema de blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM): 1. Echipamente de stație (pentru ambele stații care limitează intervalul de stație/ magistrală); 2. Echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenului; 3. Produse de software și senzori; 4. Echipamente de semnalizare și comandă; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție; 2) Centralizarea releu-procesor este un tip hibrid de sistem de management al traficului feroviar, care combină tehnologiile vechi cu soluțiile computerizate moderne, permițând gestionarea de la distanță a stațiilor de linie. Lista echipamentelor și a componentelor incluse în setul de livrare al Centralizării Releu-Procesor: 1. Echipamente hardware pentru postul central (CPU); 2. Echipamente de interfațare și corelare (Nivelul de linie)' 3. Produse de Software; 4. Echipamente de rețea și de formare a canalelor de comunicație; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică.
6	Executare lucrărilor de reparație capitală a infrastructurii feroviare pe tronsonul Bratușeni – Rediul-Mare (km2+100 – km27+900)	208 838,0	Ianuarie-Decembrie 2029	Executare lucrărilor de reparație capitală a sectorului de cale ferată, cu o lungime totală de 25,7 km prevede achiziționare următoarele materiale: -Piatră spartă – 46 260 tone; -Traverse din beton armat – 48 316 bucăți; -Șine de tip R-65 – 3 326 tone.
Total		508 838,0 mii lei		
Anul 2030				

1	Echiparea a 50 de treceri la nivel cu sisteme automatizate de signalizare și semnalizare	100 000,0	Ianuarie-Decembrie 2030	Achiziția 25 seturi echipamentelor pentru sistemul automatizat de semnalizare și avertizare include următoarele echipamente: 1.Echipamente hardware pentru dulapul de comandă; 2. Echipamente de semnalizare la sol; 3. Echipamente de cale 4. Produse de Software; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție' 6. Echipamente pentru personalul de serviciu (în cazul existenței unui post); 7. Complex de control de la distanță și telediagnosticare.
2	Crearea sistemului automatizat de monitorizare a alimentării cu energie electrică a infrastructurii feroviare	80 000,0	Ianuarie-decembrie 2030	Crearea sistemului automatizat de monitorizare a alimentării cu energie electrică prevede instalarea a 50 de seturi de dispozitive de control la distanță (RTU) pe obiectivele de alimentare cu energie electrică, crearea unui complex central de dispecerizare pe baza platformei SCADA, organizarea canalelor de transmitere a datelor și integrarea sistemului cu sistemele informaționale ale administratorului infrastructurii. Subsecvent, aceată acțiune prevede procurarea și instalarea echipamentelor server – 1 set, platformei SCADA – 1 set, și sistemului RTU – 1 set.
3	Modernizarea sistemelor de semnalizare și telecomunicatii pe urmatoarele tronsoane: Cainar-Cahul-Giurgiulesti	65 000,0	Ianuarie-Decembrie 2030	Modernizarea prevede achiziționare a 10 seturi de următoarele sisteme: 1) Blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM) este un sistem digital modern de reglementare la intervale a circulației trenurilor pe sectoare de linie simplă sau dublă, cu intensitate scăzută sau medie a traficului. Lista echipamentelor și componentelor incluse în sistema de blocarea semiautomată cu microprocesor (BSAM): 1. Echipamente de stație (pentru ambele stații care limitează intervalul de stație/ magistrală); 2. Echipamente de cale (la sol) pentru controlul trecerii trenului; 3. Produse de software și senzori; 4. Echipamente de semnalizare și comandă; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică și protecție;

				2) Centralizarea releu-procesor este un tip hibrid de sistem de management al traficului feroviar, care combină tehnologiile vechi cu soluțiile computerizate moderne, permițând gestionarea de la distanță a stațiilor de linie. Lista echipamentelor și a componentelor incluse în setul de livrare al Centralizării Releu-Procesor: 1. Echipamente hardware pentru postul central (CPU); 2. Echipamente de interfațare și corelare (Nivelul de linie)' 3. Produse de Software; 4. Echipamente de rețea și de formare a canalelor de comunicație; 5. Sistemul de alimentare cu energie electrică.
4	Procurarea mașinilor de cale pentru mentenanța infrastructurii feroviare : - mașină de burat traverse - 60 unități; - mașină de rectificare a căii și a schimbătoarelor de cale – 15 unități; - mașină de găurit șine – 15 unități.	50 000,0	Ianuarie-Decembrie 2027	Achiziționarea echipamentelor cu mecanizare redusă va asigura detectarea la timp a abaterilor de la parametrii tehnici ai infrastructurii și efectuarea lucrărilor de reparații în principal de către forțele proprii, reducând timpul de restaurare a infrastructurii. Mașină de burat traverse asigură compactare eficientă a căii ferate datorită frecvenței optime de vibrație, funcționează fără șocuri, asigură conservarea elementelor căii ferate (traverse, balast). Mașină de rectificare a căii și a schimbătoarelor de cale - tip de instrument feroviar destinat prelucrării profilate, șlefuirii capului șinei de la suprafața de rulare până la suprafețele laterale, șlefuirea îmbinărilor sudate ale șinelor, curățarea capetelor sudate ale șinelor, traverselor și a vârfurilor macazurilor și efectuarea diverselor lucrări de șlefuire și ascuțire a metalului. Mașină de găurit șine - PTSL este destinată pentru înșurubarea bolțurilor, care asigură o precizie ridicată și o utilizare confortabilă
Total		295 000,0 mii lei		

Anexa nr. 2 la
la Hotărârea Guvernului nr. ___/2026

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

Republica Moldova,
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(denumirea organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar)
mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1
(adresa)
reprezentat de Ministru Bolea Vladimir
(numele, prenumele)
denumit în continuare „*Minister*”

și

Întreprinderea de Stat “Calea Ferată din Moldova”, mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab, 48
(denumirea persoanei juridice în gestiunea căreia a fost transmisă infrastructura feroviară), (adresa),
reprezentată de Cotelinic Serghei
(numele, prenumele organului executiv)
denumit în continuare „*Administrator al Infrastructurii*”

au încheiat

Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare

2026, mun. Chișinău
(anul, localitatea)

Preambul

În conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022, infrastructura feroviară este în general utilizată ca bun public deținut de Republica Moldova.

În conformitate cu art. 8 lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Administratorul Infrastructurii este orietant spre afaceri, fiind o companie independentă din punct de vedere legal, autorizată să stabilească, să gestioneze, să întrețină și să extindă infrastructura feroviară, incluzînd managementul, comanda, controlul și semnalizare a traficului.

Administratrorul Infrastructurii are obligația să asigure o rețea feroviară sigură și calitativă, care ar permite întreprinderilor feroviare asigurarea concurenței pe piața serviciilor de transport feroviar. Condițiile obligatorii privind rețeau feroviară sunt stabilite prin indicatorii de calitate prevazuți în prezentul Contract multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (în continuare - Contract).

În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) și articolul 30 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Guvernul Republicii Moldova încheie Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile comune privind finanțarea infrastructurii feroviare și este stabilită contribuția financiară anuală.

Contribuția financiară a statului se bazează pe calitatea serviciilor solicitate a fi prestate.

Obiectivul global al Contractului este asigurarea unui nivel ridicat de eficiență în ceea ce privește utilizarea bugetului de stat în scopul îmbunatățirii calității și disponibilității infrastructurii feroviare. Evaluarea imbunătățirii calității infrastructurii feroviare se bazează pe indicatorii de calitate.

Stabilirea cerințelor de calitate și de capacitate, combinate cu finanțarea din bugetul de stat, asigură un nivel sporit de calitate al infrastructurii feroviare.

Contractul se bazează pe condițiile stabilite în Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul Infrastructurii, în calitate de operator al infrastructurii, primește stimulente pentru reducerea costurilor asociate infrastructurii în conformitate cu prezentul Contract. O presiune de reducere a costurilor pentru Administratorul Infrastructurii provine din faptul că fondurile pentru reînnoire nu sunt ajustate în funcție de evoluția inflației pe durata Contractului. În plus, o îmbunătățire a stării infrastructurii prin indicatorii anuali de calitate este prevazută în Contract. Administratorul Infrastructurii trebuie să îndeplinească cerințele de calitate și de raportare, care conduc la sancțiuni pentru Administratorul Infrastructurii în cazul neindeplinirii.

Articolul 1 – Dispoziții generale

(1) Scopul Contractului este finanțarea intreținerii și reînnoirii rețelei feroviare (infrastructura feroviară și facilitățile de servicii) gestionate de Administratorul Infrastructurii.

(2) Cadrul de Investții și Intreținere și planul de afaceri al Administratorului Infrastructurii urmează să fie armonizate cu prezentul Contract.

(3) Infrastructura feroviară aparține Republicii Moldova conform articolului 9 alineatul (2) litera f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice și articolelor 52-54 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(4) Administratorul Infrastructurii va furniza o descriere funcțională a activelor infrastructurii feroviare și a facilităților de servicii necesare pentru furnizarea serviciilor în conformitate cu Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care aparțin și sunt administrate de Administratorul Infrastructurii.

(5) Obiectivul general este asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure și de calitate. Prin urmare, finanțarea este bazată pe obiectivele de performanță stabilite.

(6) Administratorul Infrastructurii este obligat să prezinte rapoarte anuale de infrastructură privind activitățile acestuia.

Articolul 2 – Excluderi

(1) Obligațiile serviciului public de transport feroviar de pasageri nu fac obiectul prezentului Contract.

(2) Elaborarea și aprobarea tarifelor de acces la rețea și a metodelor de calcul a acestora nu fac obiectul prezentului Contract.

(3) Principiile de operare a rețelei feroviare nu fac obiectul prezentului Contract.

Articolul 3 – Definiții

(1) Operarea infrastructurii feroviare înseamnă alocarea traselor, managementul traficului și tarifarea infrastructurii.

(2) Întreținerea infrastructurii feroviare se referă la lucrările destinate intreținerii condițiilor și capacității infrastructurii existente.

(3) Reînnoirea infrastructurii înseamnă lucrări semnificative de înlocuire a infrastructurii existente, fără a schimba performanța sa în ansamblu.

Articolul 4 – Finanțarea infrastructurii feroviare de catre Guvern

(1) Pe baza stării actuale a infrastructurii și din cauza nerealizării lucrărilor de întreținere și reînnoire necesare, există un deficit de intreținere de 573 000,0 mii lei/anual.

(2) Pentru operarea rețelei, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură urmatoarele fonduri:

Anul, Suma

Primul an: 109 103,122 mii lei;

Al doilea an: 166 254,25 mii lei;

Al treilea an: 166 080,75 mii lei;

Al patrulea an[*]: 165 907,25 mii lei;

Al cincilea an[*]: 165 733,75 mii lei;

[*] - *Alocațiile pentru anul patru şi anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(3) Pentru investiții în infrastructura feroviară, conform:

- Acordului de împrumut dintre Republica Moldova şi Banca Europeană pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziţie a locomotivelor şi de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chişinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015;

- Amendamentului din 18 august 2017 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării

Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, ratificat prin Legea nr. 214/2021;

- Amendamentului din 6 octombrie 2021 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, ratificat prin Legea nr. 215/2021;

- Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016;

- Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova şi Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară şi parcul de material rulant ale Republicii Moldova (din 26 septembrie 2016), semnat la Chișinău la 17 decembrie 2021 ratificat prin Legea nr. 10/2022;

- Acordului de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 351/2023;

- Acordului de modificare nr. 1 la Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova”, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 172/2024;

- Acordului de grant „RLF – Răspuns de urgență – Căile Ferate din Moldova” dintre Republica Moldova, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, semnat la Chișinău la 27 iunie 2023, ratificat prin Legea nr. 385/2023;

- Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții „EFSD + Fereastra dedicată investiției 1”, semnat la Chișinău la 15 decembrie 2023, ratificat prin Legea nr. 54/2024,

Guvernul, prin intermediul Ministerului, acoperă cheltuielile după cum urmează:

Anul, Suma

Primul an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 70 128,7 mii lei);

Al doilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 70 316,1 mii lei);

Al treilea an: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 70 788,4 mii lei);

Al patrulea an[*]: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 70 911,9 mii lei);

Al cincilea an[*]: 3 470,0 mii Euro (echivalent cu aproximativ 71 144,3 mii lei);

[*] - *Alocațiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(4) În vederea realizării scopului prezentului Contract, Guvernul, prin intermediul Ministerului, se obligă să finanțeze întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare sub forma unor alocări de fonduri („contribuția infrastructurii”), cu urmatoarele sume:

Anul, Suma

Primul an: 109 103,122 mii lei;

Al doilea an: 162 429,65 mii lei;

Al treilea an: 163 130,85 mii lei;

Al patrulea an[*]: 163 180,85 mii lei;

Al cincilea an[*]: 163 121,95 mii lei;

[*] - *Alocațiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(5) În total, Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură următoarele sume:

Anul	Primul an	Al doilea an	Al treilea an	Al patrulea an*	Al cincelea an*
Contribuția infrastructurii, mii lei	109 103,122	166 254,25	166 080,75	165 907,25	165 733,75
Operarea rețelei, mii lei	109 103,122	162 429,65	163 130,85	163 180,85	163 121,95
Investii noi, mii lei	70 128,7	71 316,1	70 788,4	70 911,9	71 144,3
Total, mii lei	**288 334,944**	**400 000,0**	**400 000,0**	**400 000,0**	**400 000,0**
Deficitul de întreținere, mii lei	**284 665,056**	**173 000,0**	**173 000,0**	**173 000,0**	**173 000,0**

[*] - *Alocațiile pentru anul patru și anul cinci se alocă în urma modificării prezentului Contract prin amendamente.*

(6) Mijloacele financiare pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și exploatarea rețelei sunt acordate ca o subvenție nerambursabilă pentru utilizarea exclusivă de către Administratorul Infrastructurii.

(7) Administratorul Infrastructurii nu este în drept să utilizeze fondurile alocate în alte scopuri decât cele stabilite în prezentul Contract.

(8) În cazul unor schimbări majore ale condițiilor Contractului (întreruperi, , catastrofe, calamități naturale, situații de urgență, altor clauze contractuale), Administratorul Infrastructurii și organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar se reunesc, în termen de trei zile lucrătoare de la notificare, pentru a conveni asupra modificării fondurilor sau a altor detalii contractuale.

(9) Administratorul Infrastructurii elaborează și aprobă regulamente interne în vederea gestionării întreruperilor majore ale operațiunilor și situațiilor de urgență, inclusiv planurile de urgență. Administratorul Infrastructurii furnizează utilizatorilor informații în termen util în caz de urgență sau întreruperi majore ale operațiunilor.

(10) Lungimea reală de funcționare a rețelei este stabilită în fiecare an în raportul de infrastructură. În cazul în care durata de funcționare a rețelei va fi redusă sau majorată, fondurile planificate de Guvern vor fi reduse/majorate cu același procent al modificării pentru anul următor.

(11) Administratorul Infrastructurii este obligat să utilizeze fondurile alocate conform prezentului contract pentru contribuția la infrastructură, întârzierile de întreținere și funcționarea în rețea în conformitate cu principiul bugetar al eficacității costurilor și al utilizării economice a fondurilor.

(12) Organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar are dreptul să desemneze un auditor financiar pentru analiza și verificarea sumelor cheltuite pentru întreținerea infrastructurii și reînnoirea infrastructurii, dacă acestea nu sunt conforme cu prezentul Contract.

(13) În cazul în care auditorul financiar constată unele nereguli sau fonduri utilizate în mod necorespunzător, organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar recuperează valoarea fondurilor utilizate necorespunzător, conform legislației civile.

Articolul 5 – Alocarea fondurilor

(1) Fondurile anuale pentru contribuția infrastructurii sunt alocate astfel:

1) Minimum 360 000,0 mii lei pentru linii feroviare pentru anii doi, trei, patru și cinci și 278 334,944 mii lei pentru pentru primul an;

2) Minimum 40 000,0 mii lei pentru facilități feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (pentru anii doi, trei, patru și cinci) și 10 000,0 mii (pentru primul an).

(2) Fondurile anuale pentru anularea deficitului de întreținere sunt alocate astfel:

1) Minimum 160 000,0 mii lei pentru linii feroviare pentru anii doi, trei, patru și cinci și 25 000,0 mii lei pentru primul an;

2) Minimum 130 000,0 mii lei pentru facilități feroviare stabilite conform art. 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (pentru anii doi, trei, patru și cinci) și 23 000,0 mii lei (pentru primul an).

(3) Fondurile suplimentare neprevăzute la alineatele (1) și (2) trebuie asigurate de Administratorul Infrastructurii.

Articolul 6 – Metoda de plată

(1) Plățile se vor realiza lunar, conform graficului de plăți stabilit în anexa nr. 1 a Contractului, în urmatorul cont:

BC"Moldova-Agroindbank"fil .1
(denumirea băncii comerciale, filiala)
MD73AG000000022512004872
(cod IBAN)
1002600001257
(codul fiscal)
0200957
(codul TVA)
AGRNMD2X885
(codul băncii)

(2) Plățile lunare sunt stabilite în Anexa 1 la Contract și pot fi modificate în baza unui acord de modificare bazat pe raportul Administratorului Infrastructurii privind necesitatea schimbării sumei anuale și sumei lunare.

(3) Suma fondurilor lunare nu este mai mare decât valoarea anuală convenită.

(4) Ministerul va accepta toate modificările în termen de zece zile lucrătoare, dacă nu are obiecții.

Articolul 7 – Fonduri externe

(1) Administratorul Infrastructurii informează Ministerul cu privire la aplicațiile pentru fonduri externe sau alte fonduri naționale sau internaționale (denumite în continuare "alte fonduri"). Utilizarea acestor fonduri trebuie să fie agreate în prealabil în scris cu organul central în domeniul transportului feroviar și organul abilitat cu administrarea şi deetatizarea proprietăţii publice.

(2) Orice finanțare suplimentară din alte fonduri pentru întreținerea și reînnoirea infrastructurii, precum și lucrările de întreținere și reînnoire pentru prevenirea întîrzierilor de întreținere vor reduce contribuțiile infrastructurii în conformitate cu articolul 4 alineatele (2) și (4) pentru anul calendaristic relevant.

Articolul 8 – Registrul infrastructurii

(1) Administratorul Infrastructurii ține Registrul infrastructurii, care cuprinde descrierea funcțională a infrastructurii administrată de Administratorul Infrastructurii.

(2) Descrierea funcțională acoperă infrastructura feroviară stabilită la art. 52 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv toate instalațiile adminsitrate și care aparțin Administratorului Infrastructurii, necesară pentru prestarea de servicii în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

(3) Menținerea funcțională este organizată în conformitate cu cadrul de investiții și de întreținere.

(4) Administratorul Infrastructurii ar trebui să utilizeze Registru de infrastructură pentru a evalua finanțarea necesară pentru reparare sau reconstrucție.

(5) Registrul infrastructurii este menționat la Anexa nr. 2 din Contract.

(6) Registrul infrastructurii se actualizează anual, pe baza activităților desfășurate de către Administratorul Infrastructurii și se include în raportul de infrastructură.

Articolul 9 – Cadrul de Investii și Întreținere pentru cinci ani

(1) Administratorul Infrastructurii va elabora un Cadru de Investiții și Întreținere (în continuare – "CII") pentru 5 (cinci) ani, cu extinderea acestuia cu încă un an, acoperind pentru fiecare an măsurile și investițiile pentru reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii din proprietatea și gestionarea Administratorului Infrastructurii.

(2) CII se bazează pe programele prioritare și pe obiectivele generale ale sectorului feroviar.

(3) Accentul principal se pune pe reînnoirea și întreținerea infrastructurii feroviare.

(4) CII este aprobat de Minister.

(5) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și Planul de Afaceri.

(6) Administratorul Infrastructurii este obligat să efectueze și să verifice lucrările de întreținere în conformitate cu CII aprobat.

(7) Administratorul Infrastructurii are obligația de a raporta anual statutul actual al CII în Raportul de Infrastructură.

(8) Urmare a aprobării de către Minister, Administratrorul Infrastructurii are dreptul de a modifica CII pentru anul următor.

(9) Modificările trebuie justificate, în special în ceea ce privește impactul acestora asupra măsurilor de întreținere care trebuie efectuate. Administratorul Infrastructurii trebuie să demonstreze că modificările sunt obligatorii prin cerințele cadrului normativ.

(10) Ministerul va accepta toate modificările în termen de zece zile lucrătoare, dacă modificările nu au niciun efect negativ asupra Ministerului sau dacă modificările sunt cerute din punct de vedere legal.

(11) În urma expirării a unui an din CII, Administratorul Infrastructurii va completa CII cu date pentru încă un an astfel ca CII să acopere viziunea Administratorului Infrastructurii pentru cinci ani.

Articolul 10 - Planul de Afaceri

(1) Administratorul Infrastructurii elaborează un Plan de afaceri pentru o perioadă de 5 (cinci) ani, inclusiv costurile pentru dezvoltare, modernizare, reînnoire și întreținere în conformitate cu CII.

(2) Planul de afaceri se elaborează pe baza următoarelor principii:

1) utilizarea eficientă și exploatarea infrastructurii;

2) dezvoltarea eficientă a infrastructurii;

3) eficiența costurilor și utilizarea economică a fondurilor;

4) echilibru financiar.

(3) Planul de afaceri trebuie să includă o descriere detaliată a măsurilor necesare pentru a asigura o infrastructură calitativă și sigură, precum și o utilizare eficientă a infrastructurii, inclusiv planurile privind termenii și cost, tarifele de acces pe șină și alte venituri.

(4) Planul de afaceri include costurile și veniturile pachetului minim de acces, accesul la facilități, servicii suplimentare și auxiliare.

(5) Veniturile pentru pachetul minim de acces și accesul la facilități se bazează pe costuri directe.

(6) Planul de afaceri este coordonat de Minister.

(7) Administratorul Infrastructurii asigură coerența între CII și planul de afaceri.

(8) Planul de afaceri se actualizează anual pentru anul imediat următor după expirarea perioadei de 5 (cinci) ani, indicată la alineatul (1).

(9) Conținutul minim al planului de afaceri este stabilit în Anexa nr. 3 din Contract.

Articolul 11 – Obiective de performanță

(1) Administratorul Infrastructurii este responsabil de asigurarea unei infrastructuri feroviare sigure, fiabile, durabile și de înaltă calitate.

(2) Pentru a îmbunătăți calitatea rețelei feroviare, Administratorul Infrastructurii trebuie să definească obiective de performanță orientate spre utilizator. Obiectivele de performanță orientate spre utilizatori vor fi stabilite de Administratorul Infrastructurii și de Minister.

(3) Stimulentele acordate Administratorului Infrastructurii și legate de obiectivele de performanță orientate spre utilizatori sub formă de indicatori și criterii de calitate reduc, ținând cont de siguranța și de menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul taxelor de acces.

(4) Obiectivele de performanță sunt stabilite în detaliu în Anexa nr. 4 din Contract.

(5) Obiectivele de performanță sunt incluse în Raportul de Infrastructură.

(6) Părțile sunt libere să definească obiective complementare de performanță.

(7) Administratorul Infrastructurii este liber să implementeze obiective și indicatori de performanță suplimentari pentru a măsura performanța internă a acestora.

(8) Pe durata prezentului Contract, părțile investighează dacă pot fi utilizate alte obiective complementare de performanță pentru a obține o mai bună transparență a calității rețelei.

(9) Obiectivele de performanță măsurate și raportate în raportul de infrastructură sunt revizuite în urma consultării cu organul de reglementare a pieței conform art. 51 alin. (3) lit. d), f), alin. (11)-(12) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Articolul 12 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructură

(1) În cazul în care Administratorul Infrastructurii, din motive care nu-i sunt imputabile, nu poate atinge un obiectiv de performanță stabilit, Ministerul are dreptul de a recupera contribuțiile sale anuale.

(2) Valoarea recuperării depinde de devierea indicatorului de la obiectivul de performanță.

(3) Valoarea maximă a recuperării este de 5 000,0 mii lei pe obiectiv de performanță în cazul deteriorării performanței de 15% dintre următorii indicatori:

1) Indicatorii privind restricțiile de viteză;

2) Indicatorii de siguranță;

3) Indicatorii de punctualitate;

4) Indicatorii de accesibilitate;

5) Indicatorii de fiabilitate;

6) Capacitatea maximă a rețelei;

7) Capacitatea actuală a rețelei.

(4) În cazul în care abaterea este mai mică de 15%, plata compensației urmează să se reducă cu exact cu ponderea identificată. Abaterea în procente (%) va fi împărțită la 15 și rezultatul coeficientului multiplicat cu 1 000,0 mii lei.

(5) În cazul în care o deviație de 15% este previzibilă, Administratorul Infrastructurii informează Ministerul și consultă măsurile de atenuare.

(6) În cazul în care abaterea mai mare de 15% este cauzată de un impiediment justificator și/sau forță majoră, sau din alte cauze neimputabile Administratorului Infrastructurii, ultimul informează, în termen de trei zile lucrătoare, Ministerul, și consultă măsurile de atenuare.

Articolul 13 – Recuperarea fondurilor pentru infrastructura din alte motive

(1) Ministerul are dreptul de a recupera 2% din fondurile sale anuale dacă Administratorul Infrastructurii nu furnizează în termen raportul anual privind infrastructura sau nu îndeplinește cerințele stabilite pentru raport.

(2) Ministerul este liber să acorde, în scris, Administratorului Infrastructurii o prelungire a termenului pentru întocmirea raportului cu treizeci (30) de zile.

(3) În cazul încălcării intenționate sau din neglijență a eficienței costurilor și a principiilor economice, Ministerul are dreptul să solicite rambursarea fondurilor.

Articolul 14 – Raportul privind infrastructura

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat sa prezinte un Raport privind Infrastructura până la data de 30 aprilie a anului următor. Raportul privind infrastructura trebuie să demonstreze că Administratorul Infrastructurii a întreținut infrastructura la nivelul obiectivelor de performanță.

(2) Raportul privind infrastructura include calcularea și evaluarea indicatorilori de performanță stabilite.

(3) Conținutul raportului anual pentru infrastructură este stabilit în Anexa nr. 5 la Contract.

(4) Administratorul Infrastructurii își îndeplinește obligațiile de raportare în termenul stabilit.

Articolul 15 - Colectarea și furnizarea datelor

(1) Administratorul Infrastructurii este obligat să stabilească sisteme de colectare și furnizare de date care sunt necesare pentru calcularea și evaluarea indicatorilor de calitate stabiliți.

(2) Administratorul Infrastructurii furnizează datele organului de reglementare a pieței.

Articolul 16 – Supervizarea de către Minister

(1) Fără o notificare prealabilă, Ministerul are dreptul de a verifica implementarea obligațiilor sabilite în Contract.

(2) În vederea verificării obligațiilor, Ministerul are dreptul să contracteze serviciile unor terți în scopul consultării Ministerului.

(3) Administratorul Infrastructurii permite Ministerului și părților terțe contracteze să:

1) aibă acces la proprietăți, birouri, facilități de servicii;

2) analizeze documentele de afaceri;

3) efectueze testări pe rețeaua feroviară pentru a verifica caracteristicile liniei, semnalării, substructura și calea permanentă. Administratorul Infrastructurii nu va colecta niciun fel de taxe de acces pe calea ferată pentru cursele de încercare.

(4) Ministerul sau terța parte îndreptățită trebuie să respecte regulile și reglementările la intrarea în infrastructura feroviară.

(5) Administratorul Infrastructurii și angajații săi sunt obligați să furnizeze Ministerului sau părților terțe:

1) Informații veridice;

2) Documentație veridică;

3) Alte resurse și servicii.

(6) Informațiile sunt furnizate, în format electronic sau pe suport de hîrtie. Administratorul Infrastructurii nu percepe nicio sumă pentru astfel de servicii.

Articolul 17 – Rezoluțiunea Contractului

(1) Ministerul este îndreptățit să rezoluționeze Contractul până la sfârșitul anului calendaristic în cazul în care Administratorul Infrastructurii nu reușește să atingă obiectivul în mod repetat.

Articolul 18 – Durata contractului, modificarea contractului, încetarea contractului

(1) Prezentul Contract se încheie pe un termen de 5 (cinci) ani, în două cicluri:

1) primii 3 (trei) ani de bază;

2) și ultimii 2 (doi) ani, care se stabilesc prin amendamente la prezentul Contract.

(2) Modificările Contractului se bazează pe acordul reciproc a Părților.

(3) Prevederile Contractului încetează înainte de termen în conformitate cu oricare dintre următoarele dispoziții:

1) Oricare dintre Părți are dreptul să rezoluționeze prezentul Contract printr-o notificare adresată celeilalte părți care prevede data propusă de încetare în cazul în care

cealaltă parte: abandonează sau încetează executarea prezentului Contract sau demonstrează în mod clar intenția de a nu-și continua îndeplinirea prezentului Contract sau acordă dreptul de executare a Contractului terților, fără consimțământul celeilalte părți;

2) În cazul în care oricare dintre părți nu își respectă obligațiile care îi revin în temeiul prezentului Contract, partea care nu se află în situație de neîndeplinire va notifica neîndeplinirea obligațiilor față de cealaltă parte și părțile vor depune eforturi rezonabile pentru a identifica metoda prin care se va remedia situația. Fără a aduce atingere celor de mai sus, în cazul în care o astfel de neîndeplinire a obligațiilor nu este remediată în mod satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării neîndeplinirii obligațiilor partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligației poate notifica partea care a încălcat prezentul Contract despre rezoluțiunea cu efect imediat. În cazul în care neîndeplinirea obligațiilor este ireparabilă, partea care nu se află în situație de neîndeplinire a obligațiilor reziliază prezentul Contract printr-o notificare scrisă adresată părții implicate în termen de treizeci (30) de zile de la data notificării;

3) O parte solicită încetarea acestui Contract în urma unui impediment justificator/eveniment de forță majoră;

4) Autorizația de siguranță sau certificatul de siguranță au fost retrase sau expiră și nu fac posibilă prelungirea acestora.

(4) Ministerul are dreptul să rezoluționeze Contractul cu acest efect imediat, prin notificare către Administratorul Infrastructurii sau în cazul în care Administratorul Infrastrcuturii intră în faliment sau insolvabilitate.

(5) Orice rezoluțiune se face în scris.

Articolul 19 – Prelungirea Contractului

(1) Cu cel puțin 12 de luni înainte de încetarea termenului Contractului, ambele părți încep negocierile privind prelungirea Contractului.

Articolul 20 – Informarea publică

(1) Administratorul Infrastructurii și Ministerul publică pe site-urile sale web oficiale proiectul Contractului negociat pentru părțile interesate.

(2) La solicitarea scrisă a părților interesate, acestea sunt informate în scris de către Minister și Administratorul Infrastructurii cu privire la publicarea proiectului Contractului pe site-ul web.

(3) Părților interesate se acordă 15 de zile pentru comunicarea obiecțiilor și propunerilor, începând cu data publicării proiectului Contractului.

Articolul 21 – Publicarea Contractului

(1) După încheierea Contractului, Administratorul Infrastructurii și Ministerul publică Contractul pe site-urile sale web oficiale.

Articolul 22 – Impiedimentul justificator/Forța Majoră

(1) În interesul prezentului Contract, forța majora se referă la evenimente care nu ar fi putut fi prevăzute de către Părți, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut dar inevitabil

de evitat de tip furtuni, cutremure, inundații, alunecări de teren, incendii, accidente, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea comisiilor pentru situații excepționale sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei autorități publice sau nefurnizarea surselor de energie.

(2) În interesul prezentului Contract, împiediment justificator este reglementat prin art. 904 din Codul civil nr. 1107/2002.

(3) Nici una dintre Părți nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul Contract atît timp și în măsura în care îndeplinirea unei astfel de obigații este blocată, impiedicată sau întîrziată ca o consecință directă a unui impiediment justificator/eveniment de forță majoră.

(4) Imediat ce conștientizează un impiediment justificator/eveniment de forță majoră care cauzează o întîrziere sau un blocaj în îndeplinirea oricărei obligații prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată de un astfel de impiediment justificator/eveniment de forță majoră trebuie să notifice cealaltă Parte fără întîrziere (și, în orice caz, nu după mai mult de 72 de ore de la momentul la care a devenit conștientă de un astfel de eveniment) cu privire la producerea evenimentului și să furnizeze detalii despre natura acestuia și efectele anticipate ale unui astfel de eveniment.

(5) În cazul în care, ca urmare a unui impiediment justificator/eveniment de forță majoră, una dintre părți este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligațiilor sau călătoria este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de șase (6) luni sau mai mult de la data notificării prevăzute la alineatul 3 din prezentul articol, atunci o astfel de parte poate denunța prezentul Contract, printr-o notificare cu cel puțin șapte zile, înaintată în scris, celeilalte părți. Ministerul nu este obligat să plătească compensații.

Articolul 23 – Clauze finale

(1) În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată invalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu cadrul normativ, validitatea, legalitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi nu va fi afectată sau deteriorată. Invaliditatea și inaplicabilitatea unei prevederi a prezentului Contract nu va afecta aplicabilitatea niciuneia dintre celelalte prevederi ale Contractului.

(2) Orice informații de afaceri transmise de Administratorul Infrastructurii către Minister în cadrul acestui Contract vor fi tratate ca informaţii de interes public.

(3) Pentru soluționarea disputelor care decurg din prezentul contract și care nu pot fi soluționate pe cale amiabilă de către Părți, acestea vor fi adresate instanței competente conform legislației.

(4) Indiferent de natura oricarei neînțelegeri sau dispute, Administratorul Infrastructurii nu îi va fi permis să sisteze prestarea serviciilor prevăzute în cadrul Contractului înainte de pronunțarea unei hotărîri judecătorești definitive și irevocabile.

Anexa nr. 1 la
Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Anexa nr. 1 – Graficul de plăți

Plățile urmează să fie efectuate, lunar, în urma expirării a 30 de zile de la data punerii în aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare (MAIC), conform următorului grafic:

Pentru primul an:

Luna	Termen	Suma, lei
Prima lună	30 de zile de la data punerii în aplicare a MAIC	24 027 912,0*
A doua lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A treia lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A patra lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A cincea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A șasea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A șaptea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A opta lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A noua lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A zecea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A unsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
A douasprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	24 027 912,0*
Total		**288 334 944,0**

* suma plăților lunare poate să difere, în dependență de realizarea obiectivelor din Tabelul 3 .Planul de acțiuni de implementare a Programului național a infrastructurii feroviare

Pentru anii doi, trei, patru și cinci:

Luna	Termen	Suma, lei
Prima lună	30 de zile de la data punerii în aplicare a MAIC	33 333 333,3*
A doua lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A treia lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A patra lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A cincea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A șasea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A șaptea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A opta lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A noua lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,3*
A zecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43*
A unsprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,43*
A douasprezecea lună	30 de zile de la plata anterioară	33 333 333,44*
Total		**400 000 000,0**

* suma plăților lunare poate să difere, în dependență de realizarea obiectivelor din Tabelul 3. Planul de acțiuni de implementare a Programului național a infrastructurii feroviare

Anexa nr. 2 la
Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Anexa nr. 2 – Registrul infrastructurii

Registrul de active este lista tuturor activelor din proprietatea sau gestiunea economică a Administratorului Infrastructurii. Registrul de active este organizat în conformitate cu liniile stabilite în Programul național de infrastructură feroviară.

Registrul de inventar se actualizează anual. Abaterile de la anul precedent trebuie să fie documentate în mod comprehensiv.

Registrul de active trebuie să fie cât mai detaliat posibil cu caracteristicile relevante și să includă toate activele pentru care este responsabil Administratorul Infrastructurii.

Registrul de active se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea activelor.

Registrul de active este inclus în raportul anual privind infrastructura. Registrul de active definește, de asemenea, întârzierile de întreținere pentru diversele active și ciclul de viață al activelor și termenul lor de eliminare treptată. Acest lucru este însoțit de detalii privind cheltuielile privind reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

Registrul de active include ca cerință minimă:

Informații privind șinele:

I Numărul și caracteristicile șinelor

1.1 Lista sectoarelor, distanța, categoria sinilor, cale cu joantă și fără joantă

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr.	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă / șini bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1	Chișinău 3 Chișinău	Inpar 1547+000 1551+485	4,485	3,485	1,0	-	2,316/186	2,169
		Par 1547+000 1551+485	4,485	3,485	1,0	-	2,55/204	1,935
2	Revaca Chișinău	Bretea	0,382	0,191	0,191	-	0,382/31	-
3	Chișinău Ghidighici	Inpar 1551+485 1563+389	11,904	9,197	2,707	-	11,904/949	-
		Par 1551+485 1555+254	1,147	0,085	1,062	-	0,746/60	0,401
4	Ghidighici Strășeni	1563+389 1577+630	14,241	13,281	0,96	-	14,241/1140	-
5	Strășeni	1577+630	24,607	24,172	0,435	-	9,439/755	15,168

	Călărași	1602+237						
6	Călărași Cornești	1602+237 1631+666	29,429	29,429	-	-	17,68/1418	11,749
7	Cornești Pîrlița	Inpar 1631+666 1643+741	12,075	11,487	0,588	-	12,075/966	-
		Par 1631+666 1643+741	13,111	12,061	1,05	-	13,111/1049	-
8	Pîrlița Unțești	1643+741 1654+494	10,753	0,566	10,187	-	10,753/860	-
9	Unțești Ungheni	1564+494 1659+191	4,697	-	4,697	-	4,697/376	-
10	Ungheni Frontiera cu România	**1520mm** 1659+191 1660+375	1,184	-	1,184	-	1,184/95	-
		1450mm 1659+191 1660+375	1,6	-	1,6	-	1,6/128	-
11	Chișinău Ungheni	Bretea	0,669	0,4	0,269	-	0,669/54	-
12	Ungheni Berești	**1520mm**	4,374	-	4,374	-	4,374/350	-
		1435mm	1,8	-	1,8	-	1,8/144	-
13	Unțești Berești	ocolire	3,683	3,683	-	-	3,683/295	-
14	Ungheni Bălți	Bretea	0,149	-	0,149	-	0,149/12	-
Total			**158,1**	**112,83**	**45,27**		**126,651/10135**	**31,449**

2) Sucursala de întreținere a căii Bender PC-2

Nr.	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1	Benderi-2 Bulboaca	1494+800 1513+805	19,005	19,005	-	-	7,751/620	11,254
2	Bulboaca Socoleni	1513+805 1521+956	8,151	8,151	-	-	0,608/49	7,543
3	Mereni Revaca	Inpar 1521+956 1542+344	20,388	19,923	0,465	-	5,636/452	14,736
		Par 1532+139 1542+344	0,586	0,586	-	-	0,142/11	0,444
4	Bretea		0,160	0,160	-	-	0,160/13	-
5	Revaca Chișinău 3	Inpar 1542+344 1546+079	3,735	3,179	0,556	-	3,056/244	0,679

		Par 1542+344 1546+079	3,735	3,735	-	-	0,836/67	2,899
6	Chișinău 3 Chișinău	Inpar 1546+079 1547+000	1,011	1,011	-	-	0,550/44	0,461
		Par 1546+079 1547+000	0,921	0,921	-	-	0,536/43	0,385
7	Revaca Parc-Revaca	0+760 9+816	9,056	2,426	6,630	-	9,056/724	-
8	Parc-Revaca Bălțat	9+816 20+429	10,613	0,829	9,784	-	10,613/849	-
9	Bălțat Căinari	20+429 44+506	24,077	24,077	-	-	24,077/1926	-
10	Benderi Căușeni	7+000 25+725	18,725	18,725	-	-	18,725/1498	-
11	Căușeni Zaim	25+725 39+312	13,587	13,587	-	-	12,704/1018	0,883
12	Zaim Căinari	39+312 58+732	19,420	18,862	0,558	-	6,855/550	12,565
13	Căinari Zloți	58+732 75+000	16,268	16,107	0,161	-	12,155/974	4,113
Total			**169,438**	**150,830**	**18,608**	**-**	**113,460/8154**	**55,978**

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

Nr.	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1	Căinari Zloți	75+000 83+812	8,812	3,686	5,126	-	6,183/495	2,629
2	Zloți Cimișlia	83+812 102+108	18,296	17,408	0,888	-	7,495/600	10,801
3	Cimișlia Frontiera cu Ucrania	102+108 111+180	9,072	9,072	-	-	2,598/208	6,474
4	Frontiera cu Ucrania Basarabeasca	124+117 126+200	2,083	1,683	0,4	-	2,083/167	-
5	Berezeno Basarabeasca	227+288 228+462	1,174	1,174	-	-	1,174/94	-
6	Basarabeasca Abaclia inpar	126+200 136+063	9,863	9,421	0,442	-	9,863/789	-
7	Basarabeasca Abaclia par (linia încisă din 22.11.2013)	3+936 13+450	11,6	-	11,6	-	11,6/928	-
8	Abaclia	136+063	34,574	33,945	0,623	-	20,203/1616	14,371

	Ceadîr-Lunga	170+637						
9	Ceadîr-Lunga Taraclia	170+637 195+428	24,791	24,489	0,302	-	14,486	10,305
10	Taraclia Frontiera cu Ucraina	195+428 214+245	18,81	18,72	0,097	-	9,021/721	9,796
11	Frontiera cu Ucraina Greceni	225+980 232+943	6,963	6,813	0,150	-	5,632/451	1,331
12	Greceni Vulcănești	232+943 244+275	11,332	10,920	0,412	-	7,612/609	3,720
13	Vulcănești Etulia	244+275 260+953	16,678	16,407	0,271	-	5,545/444	11,133
14	Etulia Frontiera cu Ucraina	260+953 264+626	3,673	3,510	0,163		3,101/248	0,572
15	Frontiera cu Ucraina Reni	291+873 293+130	1,257	0,08	1,177	-	1,257/101	-
16	Abaclia Comrat	000+300 000+300 - 33+086	33,386	-	33,386	-	33,386/2671	-
17	Comrat Iargora	33+086 66+346	33,260	-	33,260	-	33,260/2661	-
18	Iargora Prut-II	66+346 99+022	32,676	8,025	24,651	-	32,676/2615	
19	Prut-II Cahul	000+000 40+753	40,753	-	1,135	39,618	40,753/3260	-
20	Cahul Giurgiulești	40+753 93+804	53,051	10,204	40,575	2,272	53,051/4244	
Total			**372,111**	**175,557**	**154,664**	**41,89**	**300,979/24078**	**71,132**

4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

Nr.	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1	Berești Stoliniceni	17+000 27+980	10,98	8,78	2,2	-	9,182/735	1,798
2	Stoliniceni Fălești	27+980 44+540	16,56	16,56	-	-	9,572/766	6,988
3	Fălești Chiliuț	44+540 61+520	16,98	16,98	-	-	6,98/558	10,0
4	Chiliuț Răuțel	61+520 70+325	8,805	8,805	-	-	6,632/531	2,173

5	Răuțel Bălț-Oraș	70+325 78+710	8,385	8,385	-	-	4,635/371	3,750
6	Bălț-Oraș Bălț-Sl.	78+710 85+138	6,428	6,428	-	-	5,186/415	1,242
7	Bălț-Sl. Sofia	85+138 90+000	5,5	5,5	-	-	4,594/368	0,906
8	Bălț-Sl. Florești	00+000 32+051	32,051	18,585	13,466	-	31,785/2544	0,266
9	Florești Gindești	32+051 40+417	8,366	6,998	1,368	-	8,366/669	-
10	Gindești Rogojeni	40+417 57+725	17,308	16,01	1,298	-	17,208/1377	0,1
11	Rogojeni Șoldănești	57+725 103+584	45,577	25,608	19,969	-	45,477/3638	0,1
12	Șoldănești Mateuț	103+584 116+584	13,32	12,357	0,963	-	13,32/1066	-
13	Mateuț Rîbnița	116+584 121+242	4,64	3,811	0,829	-	4,64/371	-
14	Răuțel Glodeni	00+000 36+200	36,2	32,0	4,2	-	36,2/2896	-
15	Bretea		0,100	-	0,100	-	-	0,100
Total			**231,2**	**186,807**	**44,393**		**203,777/16302**	**27,423**

5) Sucursala de întreținere căii Ocnița (PC-6)

Nr.	Denumirea stațiilor	Cota	Distanța între stații km	Caracteristica șinilor km			Distanța km	
				R-65	R-50	R-43	Cale cu joantă/ șini bucăți	Cale fără joante
Ecartamentul 1520 mm								
1	Bălți.Sl Sofia	91+000 107+124	17,1	17,1	-	-	9,3/744	7,8
2	Sofia Drochia	107+124 116+920	9,8	9,8	-	-	3,4/272	6,4
3	Drochia Dondușeni	116+920 148+058	31,2	30,9	0,3	-	16,3/1304	14,9
4	Dondușeni Rediul-Mare	148+058 158+432	10,3	9,9	0,4	-	6,0/480	4,3
5	Rediul-Mare Ocnița	158+432 175+856	18,5	16,8	1,7	-	6,3/504	12,2
6	St. Ocnița	Linia 25 Linia 28	0,7 0,3	0,7 0,3	- -	- -	0,7/56 0,3/24	- -
7	Bretea		0,2	-	0,2	-	-	0,2
8	Ocnița Vălcinet	170+008 204+850	34,9	34,8	0,1	-	18,3/1464	16,6
9	Vălcinet Frontiera UC	204+850 208+200	3,3	3,3	-	-	2,8/224	0,5

10	Lipcani Larga	59+500 76+169	16,6	16,3	0,3	-	1,0/80	15,6
		81+701 96+330	14,6	14,6	-	-	13,4/1072	1,2
11	Frontiera UC Ocnița	159+235 170+008	10,8	9,6	1,2	-	2,9/232	7,9
12	Brătușăni Rediul-Mare	1+000 26+244	27,3	12,5	14,8	-	27,3/2184	-
Total			**195,6**	**176,6**	**19**		**108/8640**	**87,6**

1.2 Km de şine cu/fără catenară, Categorii de linii cu kilometri, Lista vitezelor locale

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr.	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
1	Chișinău Ghidighici	11,9	4	80/70
2	1555+700km 1556+100 km curba R405m	-	4	70/70
3	1559+600km 1561+200km curba R454m	-	4	70/70
4	Ghidighici Străşeni	14,2	4	80/80
5	Străşeni Călăraşi	24,6	4	100/80
6	1584+100 1586+300 Platforma de oprire	-	4	90/80
7	1589+700 1589+800 Def. terasamentului	-	4	60/60
8	1591+800 1592+500 curba R641m	-	4	80/70
9	Călăraşi Cornești	29,5	4	90/80
10	Cornești Pîrlița	12,0	4	70/70
11	Pîrlița Unțești	10,8	4	70/70
12	Unțești Bereşti	4,0	4	40/40
13	Unțești Ungheni	4,7	4	70/70
14	Ungheni Bereşti	3,6	4	70/70
15	Bereşti Stoliniceni	8,4	4	70/70
16	4+500 4+600 Intersecție oarbă	-	4	30/30

2) Sucursala de întreținere căii Bender PC-2

Nr.	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h

Ecartamentul 1520 mm				
1	Benderi-2 Halta 1507 km	13,2	4	100/80
2	1500+900 km 1501 +200 km Defor. Terasam	-	4	60/40
3	1502+500 km- 1506+800 km Șinedefecte	-	4	50/50
4	Halta 1507 km Bulboaca	6,8	4	100/80
5	Bulboaca Socoleni	8,2	4	100/80
6	Socoleni Revaca	20,3	4	100/80
8	Revaca Chișinău	9,2	4	100/80
9	Revaca Parc-Revaca	9,8	-	50/50
10	Parc-Revaca Bălțaț	10,7	4	50/50
11	Bălțaț Căinari	38,2	4	50/50
12	44+000 44+700 Curbărazămică	-	4	25/25
13	Benderi-II Benderi-I	1,6	-	80/80
14	Benderi-I Căușeni	24,1	-	80/80
16	Căușeni Zaim	13,6	4	80/80
17	Zaim Căinari	19,4	4	80/80
18	58+000 58+200 Curbărazămică	-	4	40/40
19	Căinari Zloți	25,1	4	70/70
20	68+000 69+300 Curbărazămică	-	4	40/40

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca PC-3

Nr.	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categoria căii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
1	80+000 80+700 Defor. Terasam	-	4	40/40
2	Zloți	18,3	4	80/80

	Cimișlia			
3	87+500 87+600 Defor. Terasam	-	4	40/40
4	Cimișlia Basarabeasca	24,1	4	80/80
5	Basarabeasca Abaclia	9,9	4	80/80
6	130+500 130+900 Defor. Terasam	-	4	40/40
7	Abaclia Ceadîr-Lunga	24,5	4	80/80
8	Ceadîr-Lunga Taraclia	24,1	4	80/80
9	190+000 191+000 Defor. Terasam	-	6	40/40
10	Taraclia Greceni	37,5	4	80/80
11	203+000 204+700 Defor. Terasam	-	6	40/40
12	Greceni Vulcănești	11,4	4	80/80
13	Vulcănești Etulia	16,6	4	80/80
14	Cahul Giurgiulești	52,7	6	40/40
15	Abaclia Comrat	25,1	4	70/-
16	3+200 3+800 Curbărazămică	-	6	40/-
17	8+000 9+000 Curbărazămică	-	6	25/-
18	19+000 19+600 Def. terasamentului	-	6	40/-
19	Comrat Iargora	33,2	4	70/70
20	48+300 48+600 Def. terasamentului	-	6	40/-
21	Iargora Prut-II	27,8	4	70/70
22	Prut-II b.p.8km	-	6	40/-
23	95+500 98+000 Def. terasamentului	-	6	15/-

24	Prut-II Cahul	53,3	6	40/40
25	b.p.8km Cahul	-	6	40/-
26	9+800 11+300 Def. terasamentului	-	6	25/-
27	16+100 16+300 Def. terasamentului	-	6	25/-
28	17+700 17+800 Def. terasamentului	-	6	25/-

4) Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

№	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categori acăii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
1	Beresti Stoliniceni	15,8	4	80/60
2	17+200 20+300 Def. terasamentului	-	4	60/60
3	Stoliniceni Fălești	16,6	4	80/60
4	Fălești Chiliuț	17,0	4	80/60
6	Chiliuț Răuțel	8,8	4	80/60
7	Răuțel Bălț-Oraș	8,5	4	80/60
8	Bălț-Oraș Bălț-Sl.	6,2	4	70/60
9	Bălț-Sl. Florești	32,1	4	80/60
10	Florești Gindești	8,3	4	70/60
11	Gindești Rogojeni	17,3	4	70/60
12	Rogojeni Șoldănești	45,6	4	70/60
13	Șoldănești Mateuț	13,3	4	70/60
14	Mateuț Rîbnița	5,5	4	50/50
15	120+300 120+800 Capacitateaportantă a podului	-	4	30/30
16	Răuțel Glodeni	33,7	4	-/25
Total				

5) Sucursala de întreținere căii Ocnița (PC-6)

Nr.	Denumirea stațiilor	Distanța între stații Km de șine	Categori acăii	Viteza stabilită Pasageri/marfă Km/h
Ecartamentul 1520 mm				
	Bălți– Sl.-Sofia	22,1		
1	92+800 95+800 Șine de gradul II		4	60/60
2	97+400 106+800 Șine de gradul II		4	60/60
3	Sofia Drochia	9,8	4	80/80
4	108+900 110+000 Șine de gradul II		4	70/70
5	112+700 114+800 Def.terasamentului		4	60/60
6	Drochia Dondușeni	21,3	4	80/80
7	120+900 122+100 Șine de gradul II		4	70/70
8	124+100 127+800 Șine de gradul II		4	70/70
9	138+900 141+000 Șine de gradul II		4	70/70
10	143+200 144+900 Șine de gradul II		4	70/70
11	Dondușeni Rediul-Mare	10,3	4	70/70
12	Rediul-Mare Grinăuț	6,1	4	70/70
13	Grinăuț Ocnița	11,4	4	70/70
14	Mamaliga Criva Carsturi	9,6	4	40/40
15	Criva Lipcani	12,4	4	80/80
16	64+400 64+600 Def.terasamentului		4	40/40
17	69+500 71+500 Def.terasamentului		4	60/60

18	73+700 74+000 Def.terasamentului		4	40/40
19	Lipcani Larga	18,9	4	60/60
20	87+000 91+000 Def.terasamentului		4	40/40
21	Secureni Ocnița	10,8	4	60/60
22	Ocnița Vălcineț	29	4	60/60
23	Brătușăni Rediul-Mare	26,2	4	-/25

1.3 Tipul sistemelor de control al trenurilor pe segmente, Sistem de comunicare pe segmente, Numarul de semnale organizat pe tipuri de semnale

Nr.	Denumirea Dispozitivului	Cantitatea			
		ȘC-1	ȘC-2	ȘC-3	Ș
1	Centralizare electrică a macazurilor și semnalelor (stații / macazuri)	22/515	18/339	19/362	59/1216
2	Blocare automată (BA): (km) • linie dublă • linie simplă	154,2 21,2 133	238,9 13,74 238,9	70,633 - 70,633	463,733 34,94 442,533
3	Dispozitive de control al rutelor (stații / macazuri)	1/10	2/25	2/15	5/50
4	Blocare semiautomată (BSA): (km)	29,7	145,1	318,957	493,757
5	Treceri la nivel echipate cu semnalizare automată (buc.)	40	60	63	163
6	Semafor: - catarg(unități) - pitic(unități)	328 565	470 464	347 372	1145 1401
7	Cablu de semnalizare și blocare (SCB), (km)	940,002	558,51	1003,74	2502,25
8	Seturi DISC-B (buc.)	-	1	1	2
9	Stații radio fixe pentru comunicații feroviare: tren și stație (buc.)	33 46	20 24	48 36	101 106
10	Stații radio pentru locomotive, comunicații feroviare: tren și stație (buc.)	19 7	40 20	82 25	141 52
11	Stații telefonice automate (stații / numere active) / (digitale)	11/1172 *2/1027*	10/511 *1/357*	12/557 *2/415*	33/2240 5/1799
12	„Linii magistrale: (km)” • cablu → *cablu* (кабельные) • aeriană → *aeriană* (воздушные) • fibra optică (FOL / FO)	 217,65 - 173,329	 665,973 - 127,30	 443,12 153,913 123,904	 1326,743 153,913 424,533
13	Comutatoare pentru comunicații interurbane (buc	3	1	1	5
14	Dotare tehnică (unități tehnice)	358,12	254,600	256,12	868,84

1. Sectorul Chișinău – Ungheni (ȘC 1)

Întregul sector este echipat cu sistem de blocare automată cu fir unic (BA) cu curent continuu – 102,3 km și dispozitive de semnalizare automată continuă pentru locomotive (ALS) cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată în număr de 23 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 4, MRC 9 și MRC 13:

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Chișinău	MRC-13	127
2	Ghidighici	MRC-9	21
3	Strășeni	EC -4	13

4	Călărași	EC-4	16
5	Cornești	EC-2	3
6	Pîrlița	EC-4	14
7	Uncești	MRC -9	14
8	Ungheni	MRC-9	71
9	Berești	MRC-9	77

Pe sectorul Chișinău – Ungheni este exploatat cablu magistral de comunicații MKPAB 7x4 + 5x2 și cablu MKPV 1x4, echipat cu aparatură K 60P, P 300, V 3 3.

În acest sector sunt utilizate și fibre optice alocate dintr-un cablu optic partajat cu o companie terță, cu o lungime de 173,329 km.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS
- legături telefonice automate bazate pe SI2000 și stații liniare KRZh
- comunicații telegrafice
- terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”
- posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110, Vertex VX2200, 11P22C.

2. Sectorul Chișinău – Varnita, Revaca – Căinari

Întregul sector este echipat cu sistem de blocare automată cu fir unic cu curent continuu – 37,3 km și dispozitive ALS pentru locomotive cu frecvența de 50 Hz, precum și blocare automată codificată la 50 Hz.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 14 buc.

Reglarea traficului feroviar pe sectorul Revaca – Căinari se realizează prin legături telefonice.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 4, EC 9, MRC 13, KMD.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Revaca	MRC-13	37
2	Socoleni	EC -4	5
3	Bulboaca	EC -4	11
4	VP 1501	EC -9	7
5	Revaca-Parc	KMD	10
6	Bălțat	EC -9	3

Pe sectorul respectiv sunt exploatate cablu magistral de comunicații MKPAB 7x4 + 5x2, echipat cu aparatură K 60P, P 302, V 2.

În acest sector sunt utilizate și fibre optice alocate dintr-un cablu optic partajat cu companii terțe.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

• DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS
• legături telefonice automate bazate pe SI2000 și stații liniare KRZh
• comunicații telegrafice
• terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”
• posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110.

3. Sectorul Ungheni – Bălți

Întregul sector este echipat cu blocare automată codificată 25 Hz – 72,163 km și dispozitive ALS pentru locomotive cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 18 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 4, EC 9, MRC 13, TR 66.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Stolniceni	EC -9	2
2	Fălești	MRC-13	21
3	Reuțel	MRC-9	38
4	Bălți	EC -4	26
5	Bălți-Slobozia	TP-66	82

4. Sectorul Bălți Slobozia – Ocnița

Întregul sector este echipat cu blocare semiautomată (BSA) – 117,14 km.

• Sectoarele Bălți Slobozia – Drochia și Rediu Mare – Ocnița sunt echipate cu sistem BSA KBCȘ.
• Sectorul Drochia – Rediu Mare este echipat cu sistem BSA GTSS.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 16 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 9, MRC 9, MKU.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Stolniceni	ECM-KBCȘ	7
2	Drochia	EC -9	17
3	Dondiușani	MCU	15
4	Rediu-Mare	EC -2	14
5	Bratușeni	MCU	4
6	Ocnița	MRC-9	56

Pe sectorul Bălți Slobozia – Ocnița sunt exploatate cablu magistral de comunicații MKPAȘp 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură V 12, V 3, Elta.

De asemenea, pe acest sector sunt utilizate linii optice de comunicații cu o lungime de 95,975 km.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS
- legături telefonice automate bazate pe SI 2000 și stații liniare KRZh
- comunicații telegrafice
- terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”
- posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110, Vertex VX2200.

5. Sectorul BP Kriva – Ocnița – Vălcineț

Sectoarele BP Kriva – Lipcani și Ocnița – Vălcineț sunt echipate cu sistem de reglare a traficului feroviar prin blocare semiautomată PAB GTSS – 80,313 km.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 16 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 2, EC 9, MRC 9.

Nr. crt	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	BP Kriva	EC -2	2
2	Kriva	EC -2	2
3	Lipcani	EC -9	14
4	Ocnița	MRC-9	56
5	Vălcineț	EC -9	14

Pe sectorul BP Kriva – Ocnița este exploatată linie aeriană de comunicații (VLS) cu profil cu trei traverse, cu o lungime de 42,013 km, echipată cu sisteme HF LVK 12, K12+12, V 12 3.

Pe sectorul Ocnița – Vălcineț este instalat cablu optic, cu o lungime de 27,929 km.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

- DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS
- legături telefonice automate bazate pe SI 2000 și stații liniare KRZh
- comunicații telegrafice
- terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”
- posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, Vertex VX2200.

Pe sector este instalat și echipament de control automat al stării tehnice a materialului rulant în timpul mersului trenului (DISK).

6. Sectorul Bălți Slobozia – Măteuți

Sectorul este echipat cu sistem de reglare a traficului feroviar prin blocare semiautomată – 121,5 km.

• Sectorul Bălți Slobozia – Gîndeshti este echipat cu sistem PAB GTSS.

• Sectorul Gîndeshti – Măteuți este echipat cu sistem PAB KBCȘ.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 17 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 9, EC 4, ECM KBCȘ, TR 66.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Bălți-Slobozia	TR-66	82
2	Florești	EC-9	12
3	Gîndeshti	EC -4	8
4	Rogojești	ECM-KBCȘ	9
5	Șoldănești	EC -4	16
6	Măteuți	EC-9	20

Pe sectorul Bălți Slobozia – Măteuți este exploatată linie aeriană de comunicații (VLS) cu profil cu trei traverse, cu o lungime de 111,9 km, echipată cu sisteme HF K12+12, V 12 3, V 3 3.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

• DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS

• legături telefonice automate bazate pe stațiile liniare KRZh, ATSK50/200

• comunicații telegrafice

• terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”

• posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110.

7. Sectorul Bender – Basarabeasca

Sectorul este echipat cu blocare automată cu fir unic cu curent continuu – 108,9 km și dispozitive ALS pentru locomotive cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 18 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 8, EC 9.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Căușani	EC -9	23
2	Zaim	EC -9	4
3	Căinari	EC -9	19
4	Zloti	EC -8	8
5	Șoldănești	EC -9	15

Pe sectorul este exploatat cablu magistral de comunicații MKPAB 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură K12+12, Elta.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

• DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS

• legături telefonice automate bazate pe SI2000 și stații liniare KRZh

• comunicații telegrafice

• terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”

• posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110.

8. Sectorul Basarabeasca – Etulia

Întregul sector este echipat cu blocare automată cu impuls pe fir unic și curent continuu – 116,26 km și dispozitive ALS pentru locomotive cu frecvența de 50 Hz.

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 22 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 8, EC 9, MRC 13.

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Basarabeasca	MRC-13	87
2	Abaclia	MRC-13	25
3	Ceadîr-Lunga	EC-8	14
4		EC-9	7
5	Greceni	EC -9	8
6	Vulcănești	MRC-13	20
7	Etulia	EC -9	13

Calea ferată traversează teritoriul Ucraina de la PK 214 km + 245 m până la PK 225 km + 980 m și de la PK 264 km + 626 m până la PK 291 km + 873 m.

Pe sector există două secții echipate cu sistem de blocare semiautomată:

• RPB GTSS Etulia – Reni (granița de stat) – 2,4 km

• Djurjulești – Galați – 1,3 km

Pe sectorul Basarabeasca – Etulia este exploatat cablu magistral de comunicații MKPAP 7x4x1,05 + 5x2x0,7, echipat cu aparatură OPM 30.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

• DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS

• legături telefonice automate bazate pe SI2000 și stații liniare KRZh

• comunicații telegrafice

• terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”

• posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110.

9. Sectorul Basarabeasca – Djurjulești

Întregul sector este echipat cu două sisteme de reglare a traficului feroviar:

• Sectorul Basarabeasca – Abaclia este echipat cu sistem de blocare automată – 13,74 km

• Sectorul Abaclia – Căușani este echipat cu sistem PAB GTSS – 141,4 km

Pe sector funcționează treceri la nivel echipate cu semnalizare automată, în număr de 19 buc.

La stații se aplică centralizare electrică de tip bloc: EC 2, MRC 13, MKU, UEC M, MRC 13

Nr.	Stații	Tip EC	Număr macazuri
1	Abaclia	MRC-13	25
2	Comrat	MKU	13
3		UEC-M	19
4	Prut-2	MKU	12
5	Cahul	MRC-13	31
6	Djurjulești	EC-2	29

Pe sectorul este exploatat cablu magistral de comunicații MKPAB 7x4x1,05 + 5x2x0,7, precum și două cabluri MKSAȘp 4x4x1,2, echipate cu aparatură K12+12, OPM 30.

Sectorul este echipat cu toate tipurile de comunicații operative și tehnologice:

• DNC, EDS, PS, SEM, MJS, PGS

• legături telefonice automate bazate pe stațiile liniare KRZh

• comunicații telegrafice

• terminale ale sistemului automatizat de rezervare și vânzare bilete ASU „Express 3”

• posturi de lucru (ARM) ale birourilor tehnice ASOUP și ale birourilor de transmitere.

La stațiile liniare sunt exploatate stații radio pentru trenuri: Transport 43RTS A2 CHM și stații radio pentru stații: 71RTS A2 CHM, ICOM F110.

1.4 Restricții de masă pe segmente

Denumirea sectorului	Seria locomotivei	Masa critică a trenului	
		Impar	Par
Cuciurgan - Bender	2TƏ10	4100	3000
	2*TƏ33AC	5000	4200
Bender - Basarabeasca	2TƏ10	4000	2200
	2*TƏ33AC	5000	3300
Basarabeasca- Etulia	2TƏ10	3200	2200
	2*TƏ33AC	5400	4000
Etulia - Reni	2TƏ10	4800	3000
	2*TƏ33AC	3600	3000
Reni - Giurgiulești	2TƏ10	5000	3000
	TƏ33AC	4800	3000
Basarabeasca - Iargara	2TƏ10	1500	1500
	TƏ33AC	1500	1500
Prut - Fălciu	2TƏ10	2200	2200
	TƏ33AC	2500	2500
Iargara - Cahul	2TƏ10	3000	3000
	TƏ33AC	3000	3000
Cahul - Giurgiulești	2TƏ10	3000	3000
	TƏ33AC	3000	3000
Bender - Chișinău	2TƏ10	4400	4400
	TƏ33AC	4400	4400
Chișinău - Berești	2TƏ10	3200	2200
	TƏ33AC	4000	4000
Bălți - Berești	2TƏ10	3200	3200
	TƏ33AC	3400	3400
Bălți - Ocnița	2TƏ10	3600	3600
	TƏ33AC	3600	3600
Brătușeni – Rediul - Mare	2TƏ10	2500	2500
	TƏ33AC	3000	3000
Bălți - Râbnița	2TƏ10	2500	2500
	TƏ33AC	2500	2500
Râbnița - Slobodca	2TƏ10	4500	3300
	TƏ33AC	4600	3500
Ocnița – MoghilevPodoschi	2TƏ10	2700	4000
	TƏ33AC	2700	4500
Ocnița – Lipcani	2TƏ10	3100	3100
	TƏ33AC	3500	3200
Revaca – Căinari	2TƏ10	1200	1200
	TƏ33AC	1000	1000

II Informatii privind opririle:

2.1 Numele și localizarea opririlor

Nr.	Denumirea stației	Localizarea stației	Categoria stației	Orarul de funcționare	Numărul și tipul platformelor	Lungimea/ înălțimea platformei, m	Accesibilitatea platformelor	Prezența scărilor la platforme
1	Sofia	Sofia, r-nul Drochia	intermediară	24/24	1 – joasă	125/0,2	accesibil	este
2	Drochia	or. Drochia	intermediară	24/24	2 - joase	100/0,2 420/0,2	accesibil	lipsesc
3	Tîrnova*	Tîrnova, r-nul Dondușeni	intermediară	24/24	2 - joase	121/0,2 121,6/0,2	accesibil	lipsesc
4	Dondușeni	or. Dondușeni	intermediară	24/24	2 - joase	240/,02 240/0,2	accesibil	lipsesc
5	Brătușeni	or. Cupcini, r-nul Edineț	intermediară	24/24	1 – joasă	50/0,2	accesibil	este
6	Rediul-Mare	Grinăuți-Moldova, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	2 - joase	70/0,2 120/0,2	accesibil	lipsesc
7	Lipcani	Lipcani, r-nul Briceni	intermediară	24/24	2 - joase	143/0,2 85/0,2	accesibil	este
8	Ocnița	or. Ocnița	de sector	24/24	3 - joase	430/0,2 535/0,2 400/0,2	accesibil	este
9	Vălcineț	Vălcineț, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	2 - joase	320/0,2 320/0,2	accesibil	lipsesc
10	Gîrbova*	or. Frunză, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
11	Naslavcea*	Naslavcea, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	este
12	Grinăuți*	Grinăuți, r-nul Ocnița	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
13	Ghizdita*	Pervomaiscoe, r-nul Drochia	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
14	B. p. 61 km	Criva, r-nul Briceni	intermediară	24/24	---	---	accesibil	lipsesc
16	Hiliuți	Hiliuți, r-nul Florești	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
17	Răuțel	Răuțel, mun. Bălți	de marfă	24/24	2 - joase	100/0,2 100/0,2	accesibil	este
18	Bălți-Oraș	mun. Bălți	intermediară	24/24	2 - joase	280/0,2 400/0,2	accesibil	este
19	Bălți-Slobozia	mun. Bălți	de triere	24/24	2 - joase	625/0,2 200/0,2	accesibil	este
20	Alexăndreni*	Alexăndrei, r-nul Sîngerei	intermediară	24/24	1 - joasă	220/0,2	accesibil	lipsesc
21	Mărculești*	Mărculești, r-nul Florești	intermediară	24/24	2 - joase	200/0,2 127/0,2	accesibil	lipsesc
22	Florești	or. Florești	intermediară	24/24	2 - joase	230/0,2 105/0,2	accesibil	lipsesc
23	Ghindești	or. Ghindești, r-nul Florești	intermediară	24/24	2 - joase	180/0,2 250/0,2	accesibil	lipsesc
24	Rogojeni	Rogojeni, r-nul Șoldănești	intermediară	24/24	2 - joase	100/0,2 100/0,2	accesibil	lipsesc
25	Unchitești*	Unchitești, r-nul Florești	intermediară	24/24	1 - joasă	72/0,2	accesibil	lipsesc

26	Cobîlea*	Cobîlea, r-nul Șoldănești	intermediară	24/24	---	---	---	este
27	Șoldănești	or. Șoldănești	intermediară	24/24	2 - joase	224/0,2 144/0,2	accesibil	lipsesc
28	Mateuți	Mateuți, r-nul Rezina	intermediară	24/24	1 - joasă	300/0,2	accesibil	lipsesc
29	Pîrlița	Pirlița, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	3 - joase	110/0,2 200/0,2 200/0,2	accesibil	este
30	Unțești	Unțești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	1 - joasă	200/0,2	accesibil	lipsesc
31	Ungheni	or. Ungheni	de marfă	24/24	5 - joase	376/0,2 164/0,2 205/0,2 355/0,2 215/0,2	accesibil	este
32	Berești	or. Ungheni	intermediară	24/24	1 - joasă	200/0,2	accesibil	lipsesc
33	Fălești	or. Fălești	intermediară	24/24	2 - joase	192/0,2 85/0,2	accesibil	lipsesc
34	Petrești*	Petrești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
35	Stolniceni	Stolniceni, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
36	Bulboaca	Bulboaca, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 - joase	300/0,2 300/0,2	accesibil	lipsesc
37	Socoleni	Socoleni, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 - joase	135/0,2 135/0,2	accesibil	lipsesc
38	Mereni*	Mereni, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	2 - joase	300/0,2 300/0,2	accesibil	este
39	Revaca	mun. Chișinău	de marfă	24/24	1 - joasă	125/0,2	accesibil	lipsesc
40	Parc Revaca	or. Sîngera, mun. Chișinău	intermediară	24/24	---	---	accesibil	lipsesc
41	Chișinău	mun. Chișinău	de marfă	24/24	4 – joase 2 – înalte	450/0,2 592/0,2 450/0,2 235/0,2 2671,1 267/1,1	accesibil	este
42	Visterniceni*	mun. Chișinău	intermediară	24/24	1 – joasă	310/0,2	accesibil	este
43	Ghidighici	mun. Chișinău	intermediară	24/24	2 - joase	450/0,2 250/0,2	accesibil	lipsesc
44	Strășeni	or. Strășeni	intermediară	24/24	2 - joase	140/0,2 120/0,2	accesibil	lipsesc
45	Bucovăț*	Bucovăț, r-nul Strășeni	intermediară	24/24	2 - joase	280/0,2 280/0,2	accesibil	lipsesc
46	Călărași	or. Călărași	intermediară	24/24	2 - joase	282/0,2 282/0,2	accesibil	lipsesc
47	Sipoteni*	Sipoteni, r-nul Călărași	intermediară	24/24	---	---	---	este
48	Bahmut*	Bahmu, r-nul Călărași	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
49	Cornești	Cornești, r-nul Ungheni	intermediară	24/24	---	---	---	este
50	B. p. 1501 km	Varnița, r-nul Anenii Noi	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc

51	Bender 2	or. Bender	de triere	24/24	1 - joasă	100/0,2	accesibil	lipsesc
52	Hagimus*	Hagimus, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
53	Căușeni	or. Căușeni	intermediară	24/24	2 - joase	100/0,2 140/0,2	accesibil	lipsesc
54	Zaim	Zaim, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	1 - joasă	200/0,2	accesibil	este
55	Căinari	Căinari, r-nul Căușeni	intermediară	24/24	2 - joase	120/0,2 96/0,2	accesibil	lipsesc
56	Zloți	Zloți, r-nul Cimișlia	intermediară	24/24	---	---	---	este
57	Cimișlia	Mihailovca, r-nul Cimișlia	intermediară	24/24	2 - joase	200/0,2 72/0,2	accesibil	este
58	Basarabeasca	or. Basarabeasca	de triere	24/24	3 - joase	397/0,2 397/0,2 285/0,2	accesibil	lipsesc
59	Abaclia	Abaclia, r-nul Basarabeasca	intermediară	24/24	3 - joase	300/0,2 150/0,2 100/0,2	accesibil	este
60	Culma*	Chirieț-Lunga, UTAG	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
61	Chiriutnea*	Corten, r-nul Taraclia	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
62	Iargara	Iargara, r-nul Leova	intermediară	24/24	1 - înaltă	100/1,1	accesibil	este
63	Prut 1*	Or. Cantemir	de marfă	24/24	1 - joasă	200/0,2	accesibil	este
64	Comrat	Bugeac, mun. Comrat	intermediară	24/24	1 - joasă	25/0,2	accesibil	este
65	Ceadîr-Lunga	or. Ceadîr-Lunga	intermediară	24/24	2 - joase	400/0,2 300/0,2	accesibil	este
66	Taraclia	or. Traclia	intermediară	24/24	1 - joasă	200/0,2	accesibil	este
67	Giurgiulești	Giurgiulești, r-nul Cahul	de sector	24/24	1 - joasă	48/0,2	accesibil	lipsesc
68	Cahul	mun. Cahul	intermediară	24/24	2 - joase	200/0,2 200/0,2	accesibil	lipsesc
69	Colibași*	Colibași, r-nul Cahul	intermediară	24/24	---	---	---	lipsesc
71	Etulia	Etulia, UTAG	de sector	24/24	1 - joasă	100/0,2	accesibil	lipsesc
72	Vulcănești	or. Vulcănești	intermediară	24/24	1 - joasă	400/0,2	accesibil	lipsesc
73	Greceni	Greceni, r-nul Cahul	intermediară	24/24	1 - joasă	401/0,2	accesibil	lipsesc

* - subdiviziunile, care activau ca stații și au fost licihidate.

2.2 Numărul de şine (linii), Km de şine cu/fără catenară, Numarul de macazuri.

1) Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
1	Pruncul	km 1561 PC 2	49m	Joasă	1
2	Plaja	km 1566 PC 3	206m	Joasă	1
3	Romașca	km 1571 PC 2	180m	Joasă	1
4	Pănășești	km 1585 PC 0	118m	Joasă	1
5	Bumbăta	km 1635 PC 3-4	78m	Joasă	2
6	Bumbăta	km 1636 PC 8	199m	Joasă	2

7	Bumbăta	km 1636 PC 8	198m	Joasă	1
8	Nicolaevca	km 1650 PC 3	204m	Joasă	1
Ungheni-Bălți					
9	Semeni	km 10 PC 9	86m	Joasă	1
10	Medeleni	km 15 PC 3	70m	Joasă	1

2) Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender - Chișinău					
1	1497 km	km 1497 PC 8	70m	Joasă	1
2	Nord	km 1499 PC 6	100m	Joasă	1
3	1503 km impar	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
4	1503 km par	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
5	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
6	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
7	Roșcani	km 1510 PC 4	100m	Joasă	1
8	Anenii Noi	km 1517 PC 5	198m	Joasă	1
9	Jemciug	km 1525 PC 2	300m	Joasă	1
10	Chirca	km 1528 PC 6	300m	Joasă	1
11	Sîngera	km 1537 PC 3	180m	Joasă	1
Bender - Zloți					
1	Cuza Vodă	km 9 PC 10	160m	Joasă	1
2	Chircăești	km 16 PC 1	180m	Joasă	1
3	Zaim	km 69 PC 2	100m	Joasă	1
4	Sălcuța	km 43 PC 4	120m	Joasă	1
5	Marianca	km 50 PC 4	100m	Joasă	1
6	Cașcalia	km 54 PC 7	100m	Joasă	1
7	Cărbuna	km 71 PC 7	200m	Joasă	1
Revaca - Căinari					
1	Dobruja	km 11 PC 1	49m	Joasă	1
2	Bălțat	km 20 PC 5	49m	Joasă	1
3	Gangura	km 31 PC 2	50m	Joasă	1
4	Homuteanovca	km 35 PC 6	49m	Joasă	1
5	37 km	km 37 PC 8	75m	Joasă	1
6	Pervomaisc	km 40 PC 9	100m	Joasă	1

3) Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari-Basarabeasca					
1	Mănăstire	km 89 PC 2-3	89 m	Joasă	1
2	Ciuflești	km 90 PC 8	50m	Joasă	1
3	Satual Nou	km 93 PC 3	101m	Joasă	1
4	Selemet	km 97 PC 4	100m	Joasă	1
5	Ivanovca	km 105 PC 4	50m	Joasă	1
6	Iserlia	km 108 PC 8	73m	Joasă	1
Abaclia-Prut 1					
1	Cioc-Maidan	km 13 PC 0	50m	Joasă	1
2	Bașcalia	km 22 PC 8	50m	Joasă	1

3	Dizghingia	km 40 PC 8	73m	Joasă	1
4	Cenac	km 47 PC 8	75m	Joasă	1
5	Hîrtop	km 56 PC 8	83m	Joasă	1
6	Băiuș	km 61 PC 2	78m	Joasă	1
7	Cuporani	km 73 PC 3	90m	Joasă	1
8	Tătărești	km 82 PC 1	80m	Joasă	1
Abaclia - Reni					
1	Joltai	km 159 PC 3	75m	Joasă	1
2	Beșghioz	km 164 PC 5	192m	Joasă	1
3	Halta 174 km	km 175 PC 2	123m	Joasă	1
4	Cazaclia	km 188 PC 5	168m	Joasă	1
5	Halta 200 km	km 200 PC 8-9	50m	Joasă	1
6	Greceni	km 232 PC 9	433m	Înaltă	1
7	Halta 254 km	km 253 PC 9	48m	Joasă	1
Prut 2 – Cahul					
1	Gotești	km 16 PC 5	195m	Joasă	1

4) Sucursala de întreținere a căii Bălț (PC-5)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
1	Buciumeni	km 20 PC 10	180m	Joasă	1
2	Buciumeni	km 20 PC 10	49m	Joasă	1
3	Buciumeni	km 23 PC 0	98m	Joasă	1
4	Cioropcani	km 25 PC 0	103m	Joasă	1
5	Scumpia	km 34 PC 0	100m	Joasă	1
6	Sărata Veche	km 37PC 0	102m	Joasă	1
7	Petrosul Nou	km 51 PC 2-3	90m	Joasă	1
8	Catranic	km 54 PC 3	38m	Joasă	1
9	Catranic	km 54 PC 3	300m	Joasă	1
10	Sovhoz	km 69 PC 3	100m	Joasă	1
Bălți-Rîbnița					
1	Elizovetovca	km 6 PC 0	96m	Joasă	1
2	Putinești	km 17 PC 0	100m	Joasă	1
3	Gura Căinarului	km 21 PC 9	150m	Joasă	1
4	Gura Camencii	km 35 PC 7	118m	Joasă	1
5	Pohoarna	km 64 PC 0	150m	Joasă	1
6	Cuhurești	km 80 PC 0	150m	Joasă	1
7	Cuhurești	km 80 PC 0	175m	Joasă	1
8	Olișcani	km 97 PC 9	148m	Joasă	1
9	Lipceni	km 111 PC 1	88m	Joasă	1

6) Sucursala de întreținere a căii Ocnița (PC-6)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnița -Mogilev Podolski					

1	Km 208	km 208 PC 9-10	100m	Joasă	1
2	Km 202	km 202 PC 9	100m	Joasă	1
3	Verejeni	km 198 PC 1-2	180m	Joasă	1
4	Sumanii	km 193 PC 7	35m	Joasă	1
Bălți -Ocnița					
1	Pelinia	km 95 PC 5-6	132m	Joasă	1
2	Corbul	km 154 PC 5-6	82m	Joasă	1
3	Lipnic	km 173 PC 9-10	150m	Joasă	1
Lipcani - Larga					
1	Medveja	km 84 PC 4	82m	Joasă	1
2	Medveja	km 84 PC 3-5	200m	Joasă	1

III. Informatii privind zonele de manevra:

3.1 Numele si localizarea zonelor de manevră

Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre	Nr. ord.	Denumirea zonei (stației) de manevre	Localizarea zonei de manevre
1	Sofia	linie ferată de acces	29	Mereni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
2	Drochia	linii ferate de acces	30	Revaca	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
3	Tîrnova	linii ferate de acces	31	Parc Revaca	linii ferate de acces
4	Dondușeni	linii ferate de acces	32	Chișinău	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
5	Brătușeni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	33	Visterniceni	linii ferate de acces
6	Rediul-Mare	linii ferate de acces	34	Ghidighici	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
7	Lipcani	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	35	Strășeni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
8	Ocnița	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	36	Bucovăț	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
9	Vălcineț	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	37	Călărași	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
10	B. p. 61 km	linie ferată de acces	38	B. p. 1501 km	linii de înc./desc.
11	Răuțel	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	39	Bender 2	linii de înc./desc.
12	Bălți-Oraș	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	40	Căușeni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
13	Bălți-Slobozia	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	41	Zaim	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
14	Alexăndreni	linie de descărcare	42	Căinari	linii de înc./desc.
15	Mărculești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	43	Cimișlia	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
16	Florești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	44	Basarabeasca	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
17	Ghindești	linii ferate de acces,	45	Abaclia	linii ferate de acces
18	Rogojeni	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	46	Iargara	linii ferate de acces, linii de înc./desc.

19	Unchitești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	47	Comrat	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
20	Șoldănești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	48	Ciadîr-Lunga	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
21	Mateuți	linii ferate de acces	49	Taraclia	linii ferate de acces
22	Pîrlița	linii de înc./desc.	50	Giurgiulești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
23	Unțești	linii de înc./desc.	51	Cahul	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
24	Ungheni	linii de înc./desc.	52	Etulia	linii de înc./desc.
25	Berești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	53	Vulcănești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.
26	Fălești	linii ferate de acces, linii de înc./desc.	54	Greceni	linii ferate de acces
27	Bulboaca	linii ferate de acces, linii de înc./desc.			
28	Socoleni	linii ferate de acces			

IV. Informații privind stațiile:

4.1 Numele și localizarea stațiilor, Categoria stației conform facilităților existente

№	Denumirea stației	Disponibilitatea vînzării biletelor	Săli de așteptare	Sistem de informare	
				Defuzor de stație	Panou informativ
1	Alexăndreni	Este*	Sunt	Da	Da
2	Bender	Este*	Sunt	Da	Da
3	Basarabeasca	Este*	Sunt	Da	Da
4	Bulboaca	Este*	Sunt	Da	Da
5	Bălți-Oraș	Este*	Sunt	Da	Da
6	Bălți-Slobozia	Este	Sunt	Da	Da
7	Vălcineț	Este*	Sunt	Da	Da
8	Vulcănești	Este*	Sunt	Da	Da
9	Ghindești	Este*	Sunt	Da	Da
10	Gîrbova	Este*	Sunt	Da	Da
11	Dondușeni	Este*	Sunt	Da	Da
12	Drochia	Este*	Sunt	Da	Da
13	Cahul	Este*	Sunt	Da	Da
14	Căinari	Este*	Sunt	Da	Da
15	Chișinău	Este	Sunt	Da	Da
16	Comrat	Este*	Sunt	Da	Da
17	Călărași	Este*	Sunt	Da	Da
18	Căușeni	Este*	Sunt	Da	Da
19	Lipcani	Este*	Sunt	Da	Da
20	Mărculești	Este*	Sunt	Da	Da
21	Ocnița	Este	Sunt	Da	Da

22	PrutII	Este*	Sunt	Da	Da
23	Pîrlița	Este*	Sunt	Da	Da
24	Rediul-Mare	Este*	Sunt	Da	Da
25	Sofia	Este*	Sunt	Da	Da
26	Strășeni	Este	Sunt	Da	Da
27	Sărata-Veche	Este*	Sunt	Da	Da
28	Taraclia	Este*	Sunt	Da	Da
29	Tîrnova	Este*	Sunt	Da	Da
30	Ungheni	Este	Sunt	Da	Da
31	Florești	Este*	Sunt	Da	Da
32	Fălești	Este*	Sunt	Da	Da
33	Ceadîr-Lunga	Este*	Sunt	Da	Da
34	Cimișlia	Este*	Sunt	Da	Da
35	Șoldănești	Este – casa nu funcționează	Sunt	Da	Da
36	Etulia	Este – casa nu funcționează	Sunt	Da	Da

* - casa de vînzări a documentelor de călătorie nu activează.

V. Informatii privind sucursale de întreținere:

Sucursala de întreținere a căii Chișinău (PC-1)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
1	Pruncul	km 1561 PC 2	49m	Joasă	1
2	Plaja	km 1566 PC 3	206m	Joasă	1
3	Romașca	km 1571 PC 2	180m	Joasă	1
4	Pănășești	km 1585 PC 0	118m	Joasă	1
5	Bumbăta	km 1635 PC 3-4	78m	Joasă	2
6	Bumbăta	km 1636 PC 8	199m	Joasă	2
7	Bumbăta	km 1636 PC 8	198m	Joasă	1
8	Nicolaevca	km 1650 PC 3	204m	Joasă	1
Ungheni-Bălți					
10	Semeni	km 10 PC 9	86m	Joasă	1
11	Medeleni	km 15 PC 3	70m	Joasă	1

Sucursala de întreținere a căii Benderi (PC-2)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Bender - Chișinău					
1	1497 km	km 1497 PC 8	70m	Joasă	1
2	Nord	km 1499 PC 6	100m	Joasă	1
3	1503 km impar	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
4	1503 km par	km 1503 PC 2	200m	Joasă	1
5	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
6	Calfa	km 1506 PC 6	200m	Joasă	1
7	Roșcani	km 1510 PC 4	100m	Joasă	1
8	Anenii Noi	km 1517 PC 5	198m	Joasă	1
9	Jemciug	km 1525 PC 2	300m	Joasă	1
10	Chirca	km 1528 PC 6	300m	Joasă	1
11	Sîngera	km 1537 PC 3	180m	Joasă	1
Bender - Zloți					

1	Cuza Vodă	km 9 PC 10	160m	Joasă	1
2	Chircăești	km 16 PC 1	180m	Joasă	1
3	Zaim	km 69 PC 2	100m	Joasă	1
4	Sălcuța	km 43 PC 4	120m	Joasă	1
5	Marianca	km 50 PC 4	100m	Joasă	1
6	Cașcalia	km 54 PC 7	100m	Joasă	1
7	Cărbuna	km 71 PC 7	200m	Joasă	1
Revaca - Căinari					
1	Dobruja	km 11 PC 1	49m	Joasă	1
2	Bălțat	km 20 PC 5	49m	Joasă	1
3	Gangura	km 31 PC 2	50m	Joasă	1
4	Homuteanovca	km 35 PC 6	49m	Joasă	1
5	37 km	km 37 PC 8	75m	Joasă	1
6	Pervomaisc	km 40 PC 9	100m	Joasă	1

Sucursala de întreținere a căii Basarabeasca (PC-3)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Căinari-Basarabeasca					
1	Mănăstire	km 89 PC 2-3	89 m	Joasă	1
2	Ciuflești	km 90 PC 8	50m	Joasă	1
3	Satual Nou	km 93 PC 3	101m	Joasă	1
4	Selemet	km 97 PC 4	100m	Joasă	1
5	Ivanovca	km 105 PC 4	50m	Joasă	1
6	Iserlia	km 108 PC 8	73m	Joasă	1
Abaclia-Prut 1					
1	Cioc-Maidan	km 13 PC 0	50m	Joasă	1
2	Bașcalia	km 22 PC 8	50m	Joasă	1
3	Dizghingia	km 40 PC 8	73m	Joasă	1
4	Cenac	km 47 PC 8	75m	Joasă	1
5	Hîrtop	km 56 PC 8	83m	Joasă	1
6	Băiuș	km 61 PC 2	78m	Joasă	1
7	Cuporani	km 73 PC 3	90m	Joasă	1
8	Tătărești	km 82 PC 1	80m	Joasă	1
Abaclia - Reni					
1	Joltai	km 159 PC 3	75m	Joasă	1
2	Beșghioz	km 164 PC 5	192m	Joasă	1
3	Halta 174 km	km 175 PC 2	123m	Joasă	1
4	Cazaclia	km 188 PC 5	168m	Joasă	1
5	Halta 200 km	km 200 PC 8-9	50m	Joasă	1
6	Greceni	km 232 PC 9	433m	Înaltă	1
7	Halta 254 km	km 253 PC 9	48m	Joasă	1
Prut 2 – Cahul					
1	Gotești	km 16 PC 5	195m	Joasă	1

Sucursala de întreținere a căii Bălți (PC-5)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Chișinău-Ungheni					
1	Buciumeni	km 20 PC 10	180m	Joasă	1

2	Buciumeni	km 20 PC 10	49m	Joasă	1
3	Buciumeni	km 23 PC 0	98m	Joasă	1
4	Cioropcani	km 25 PC 0	103m	Joasă	1
5	Scumpia	km 34 PC 0	100m	Joasă	1
6	Sărata Veche	km 37PC 0	102m	Joasă	1
7	Petrosul Nou	km 51 PC 2-3	90m	Joasă	1
8	Catranic	km 54 PC 3	38m	Joasă	1
9	Catranic	km 54 PC 3	300m	Joasă	1
10	Sovhoz	km 69 PC 3	100m	Joasă	1
Bălți-Rîbnița					
1	Elizovetovca	km 6 PC 0	96m	Joasă	1
2	Putinești	km 17 PC 0	100m	Joasă	1
3	Gura Căinarului	km 21 PC 9	150m	Joasă	1
4	Gura Camencii	km 35 PC 7	118m	Joasă	1
5	Pohoarna	km 64 PC 0	150m	Joasă	1
6	Cuhurești	km 80 PC 0	150m	Joasă	1
7	Cuhurești	km 80 PC 0	175m	Joasă	1
8	Olișcani	km 97 PC 9	148m	Joasă	1
9	Lipceni	km 111 PC 1	88m	Joasă	1

Sucursala de întreținere a căii Ocnița (PC-6)

Nr.	Denumirea platformei	Amplasarea platformei	Lungimea platformei	Înălțimea platformei	Numărul de linii
Ocnița -Mogilev Podolski					
1	Km 208	km 208 PC 9-10	100m	Joasă	1
2	Km 202	km 202 PC 9	100m	Joasă	1
3	Verejeni	km 198 PC 1-2	180m	Joasă	1
4	Sumanii	km 193 PC 7	35m	Joasă	1
Bălți -Ocnița					
1	Pelinia	km 95 PC 5-6	132m	Joasă	1
2	Corbul	km 154 PC 5-6	82m	Joasă	1
3	Lipnic	km 173 PC 9-10	150m	Joasă	1
Lipcani - Larga					
1	Medveja	km 84 PC 4	82m	Joasă	1
2	Medveja	km 84 PC 3-5	200m	Joasă	1

Anexa nr. 3 la
Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Anexa nr. 3 – Cerințe privind Planul de Afaceri

Ca cerințe minime, Planul de Afaceri va include urmatoarele aspecte:

1. Strategia generală:
1) Viziune;
2) Factori de succes;
3) Ținte și obiective;
4) Evaluarea generală (situația curentă și aplicabilitatea legislației UE).

2. Starea actuală a infrastructurii:
1) Liniile;
2) Porturile;
3) Zone de manevră;
4) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;

3. Traficul:
1) Situația actuală:
a) Liniile;
b) Porturile;
c) Zone de manevră;
d) Liniile și activele planificate a fi reabilitate/construite;
2) Previziunile de trafic:
a) Traficul de calatori;
b) Traficul de marfă (pe principalele grupe de mărfuri);
c) Noile linii planificate a fi reabilitate/construite;
3) Evaluarea previziunilor de trafic;
4) Strategii privind serviciile de infrastructură și politica tarifară;

4. Programul de intreținere:
1) Intreținerea curentă:
a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
c) Planificarea pe termen lung (10 ani);
2) Reparațiile capitale:
a) Planificarea pe termen scurt (1 an);
b) Planificarea pe termen mediu (2-5 ani);
c) Planificarea pe termen lung (10 ani);

5. Programul de Investții pentru Modernizare și Investițiile Noi:

a) Planificarea pe termen scurt și prioritățile de investiții;
b) Planificarea pe termen mediu și prioritățile de investiții;
c) Planificarea pe termen lung și prioritățile de investiții;

6. Siguranța și securitate:
a) Situația actuală;
b) Srategii de Siguranță și Securitate;

7. Resursele umane:
a) Situația actuală;
b) Strategii privind resursele umane și Planul de personal;

8. Sistemul de Management al Calității și al Mediului;

9. Tehnologia informației și sisteme informatice de afaceri;

10. Finanțe:
a) Situația actuală;
b) Proiecții financiare:
- Finanțarea investițiilor;
- Indicatori financiari de bază;
- Previziuni privind profitul și pierderi;
- Previziuni privind fluxul de numerar;
- Previziuni privind bilanțul;
- Rata operațională;
- Rezultate așteptate;

11. Anexe.

Anexa nr. 4 la
Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Anexa 4 – Obiective de performanță

1. Domeniul de aplicare al anexei este stabilirea obiectivelor de performanță pentru creșterea calității și a capacității infrastructurii feroviare în conformitate cu articolul 11 din Contract.

2. Toate obiectivele se vor baza pe ultimele informații și vor fi coordonate cu Ministerul. Obiectivele sunt stabilite lunar și anual și modificate în fiecare an.

3. Pentru neîndeplinirea obligațiilor, Ministerul va include sancțiuni astfel cum sunt stabilite în Contract.

4. Obiectivele de performanță acoperă:

a) Performanța trenurilor (inclusiv viteza de linie, restricțiile de viteză, fiabilitatea, întârzierile și satisfacția clienților);

b) Capacitatea rețelei (posibila capacitate a rețelei față de capacitatea actuală a rețelei, nivelul de utilizare);

c) Gestionarea activelor (planificată vs. întreținerea preventivă, întreținerea ad-hoc și defectele);

d) Volumele de activitate (volumul transportat - pasager și bunuri - în rețea);

e) Nivelurile de siguranță (accidente, incidente);

f) Protecția mediului.

5. Următorii indicatori fac obiectul unor penalități:

1) Indicatorii privind restricțiile de viteză: calitatea infrastructurii feroviare este evaluată, printre alți indicatori, pe baza restricțiilor de viteză. Indicatorul măsoară lungimea rețelei unde nu poate fi furnizată cea mai înaltă calitate.

Indicatorul privind restrictiile de viteză (%) = suma lungimii restricției de viteză / a rețelei totale * 100

Max. % =

2) Indicatorii de siguranță = numărul total al accidentelor și incidentelor cauzate de Administratorul Infrastructurii “care trebuie raportate”. Accidentele și incidentele “de raportat” includ:

a) Numărul de deraieri;

b) Numărul de coliziuni;

c) Numărul de coliziuni ale trenurilor cu pietoni, animale sau vehicule la treceri la nivel;

d) Numărul de decese;

e) Numărul de semnalizari de pericol (SPAD);

f) Conducerea fără permis;

g) Conducerea într-un bloc închis;

h) Demontarea materialului rulant;

i) Intreruperea funcționării în condiții de siguranță prin defecțiuni tehnice grave;

j) Periclitarea siguranței călătorilor pe platforme;
k) Periclitarea siguranței persoanelor care lucrează pe linie;
3) Număr maxim:
a) Indicatorii de punctualitate: doar traficul de pasageri,% din trenuri la timp;
b) Indicatorii de accesibilitate:% din stațiile și platformele fără obstacole;
c) Indicatorii de fiabilitate:% din totalul trenurilor anulate;
d) Capacitatea maximă a rețelei în km;
e) Capacitatea actuală a rețelei: în% din capacitatea maximă a rețelei.

6. Indicatori de performanț suplimentari:
1) Performanta trenurilor:
a) Întîrzieri:
Administratorul Infrastructurii va înregistra și evalua:
- toate întârzierile primare ale trenului în minutele de întârziere / tren-km și minutele de întârziere / linia de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;
- toate întârzierile cauzate de lucrările de întreținere, calculate în minute, întârzieri / tren-km și întârzieri / linii de cale ferată-km, în funcție de linia ferată specifică și de întreaga rețea;
- cauza întârzierii și cine a generat aceasta;
- durata întârzierilor primare pe tren, de la început până la încetarea întreruperii;
- efectele întârzierilor primare asupra altor trenuri; în acest scop, Administratorul Infrastructurii trebuie să pună în aplicare un sistem fiabil pentru înregistrarea întârzierilor de tren.
Toate întârzierile trenului trebuie înregistrate în minute.
Un tren este întârziat atunci cand pleacă mai trziu decaît este planificat sau când sosește în stație mai tîrziu.
Administraorul Infrastructurii va stabili ca obiectiv numărul maxim de minute de întârziere care trebuie să fie mai mică decât anul precedent pentru întregul an și pentru fiecare lună.
Valoarea maximă a întîrzierilor va fi coordonată cu Ministerul.
b) Satisfacția clientului:
Administratorul Infrastructurii definește valoarea maximă a numărului plângerilor depuse de întreprinderile feroviare și de consumatori.
Administratorul Infrastructurii restituie transportatorului toate cheltuielile suportate conform legislației în vederea respectării drepturilor călătorilor, în cazul întârzierii trenurilor, anulării, modificării sau redirecționării rutelor, din cauze imputabile Administratorului Infrastructurii.
Administratorul Infrastructurii va stabili ca țintă valoarea maximă a compensațiilor plătite călătorilor din cauza întârzierilor.
Satisfacția clientului este un indicator important privind fiabilitatea serviciului și a rețelei. Satisfacția clientului se măsoară prin cel puțin două anchete anuale.
c) Fiabilitatea trenurilor de călători:% din trenurile de pasageri care au fost anulate;
d) Trenuri de marfă de fiabilitate:% din trenurile de marfă care au fost anulate;

e) Performanța orarului de circulație: durata optimă de deplasare față de durata efectivă a călătoriei;

f) Viteza: viteza tehnică vs. viteza de proiectare;

g) Managementul activelor:

- Numărul defectelor: Administratorul Infrastructurii trebuie să definească un obiectiv lunar și anual, pe baza celor mai recente informații, privind numărul de defecte ale infrastructurii, în special pentru macazuri în total în întreaga rețea;

- Evaluarea calității facilităților: Administratorul Infrastructurii va stabili parametrii de calitate pentru a evalua calitatea instalațiilor, inclusiv stațiile și terminalele;

- Numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere: Administratorul Infrastructurii înregistrează numărul de intervenții ad-hoc pentru întreținere și evaluează originea;

- Lucrări de întreținere planificate și executate: Administratorul Infrastructurii planifică în prealabil activitatea de întreținere preventivă în termen de cel puțin un an pe baza bugetului alocat și evaluează lunar planul de întreținere față de statutul - quo;

- Numărul de operatiuni de întreținere preventivă și de întreținere ad-hoc;

- Indisponibilitatea rețelei:% din rețeaua afectată de restricțiile de viteză;

h) Volume de activitate:

- Rata de utilizare: Pe baza capacității utilizate, Administratorul Infrastructurii calculează rata de utilizare a rețelei și definește un obiectiv anual pentru rata de utilizare;

- Numărul de trenuri;

- Trenuri de pasageri-km;

- Trenuri de marfă-km;

- Tren-km total;

- Viteza medie pe rețeaua feroviară;

- Costuri pentru operare, întreținere, degajare a defecțiunilor, reparare, reînnoire, taxe de acces pe calea ferată pentru traficul de pasageri și mărfuri;

i) Niveluri de siguranță:

- Km de garduri de protecție în zonele locuite;

j) Protecția mediului:

- Implementarea sistemului de management de mediu;

- Km linie electrificată;

- % din puterea electică din surse regenerabile;

k) Productivitatea/ tren-km:

- Numărul de angajați (fără angajați detașați, ucenici, angajați în activități non-cheie)/ 100.000 tren-km

Anexa nr. 5 la
Contractul multianual pentru
administrarea infrastructurii feroviare

Anexa nr. 5 - Conținutul Raportului Anual pentru Infrastructură

Raportul anual privind infrastructura include cel puțin urmatoarele elemente:

1. Rezumatul managementului privind:

1) Îndeplinirea cerințelor contractuale, prezentarea generală a atingerii obiectivelor în perioada de raportare, inclusiv indicatorii financiari și tehnici;

2) Prezentare generală a proiectelor majore de investiții, modernizare, reînnoire și întreținere efectuate în perioada de raportare;

3) Deviații majore ale lucrărilor planificate și efectuate;

2. Obiective de performanță;

3. Raportul privind Status-quo-ul infrastructurii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

4) Status-quo-ul indicatorilor tehnici și financiari;

5) Perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

3. Raportul privind Status-quo-ul facilitaților pentru servicii:

1) Investiții și modernizări;

2) Reînnoire și întreținere;

3) Abateri de la activitatea planificată;

4) Status-quo-ul indicatorilor tehnici și financiari;

5) Perspectivele pentru proiectele următoarei perioade de raportare și planificarea pe termen mediu;

4. Protecția mediului;

5. Anexe:

1) Lista liniilor existente;

2) Registrul actualizat al activelor, inclusiv descrierea funcțională;

3) Plan de afaceri actualizat;

4) Planul de investiții și întreținere actualizat.

Anexa nr. 3 la
la Hotărârea Guvernului nr. ___/2026

CONTRACT
privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri

Art. 1. Părțile contractante

În temeiul art. 78[1] din Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022, art. II din Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului feroviar) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2026, nr. __, art.___) și al Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 47/2023,

Republica Moldova, reprezentată de **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu sediul în mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1**,
(adresa)

IDNO **1006601000026**,

reprezentat prin ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale, domnul

Bolea Vladimir, în calitate de **Achizitor**, pe de o parte,

și

Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova",
(denumirea întreprinderii feroviare)

cu sediul în **mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab, 48** ,
(adresa)

IDNO **1002600001257**,

reprezentată prin director general, domnul/doamna
(funcția)

Cotelinic Serghei, în calitate de **Prestator** , pe de altă parte,

au convenit asupra următoarelor prevederi:

Art. 2. Definiții

În prezentul Contract privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri (în continuare – *Contract*), următorele definiții semnifică:

2.1. *mersul trenurilor* – programul trenurilor de pasageri, precum și transporturile în scopul propriu al infrastructurii feroviare publice, emis de administratorul infrastructurii în conformitate cu Codul transportului feroviar al Republicii Moldova nr. 19/2022;

2.2. *compensarea serviciului public* – compensație furnizată prin prezentul Contract pentru furnizarea liniilor OSP de către Prestator;

2.3. *linii OSP* – liniile specificate în anexa nr. 3 care sunt acoperite de prezentul Contract;

2.4. *regulă generală* – măsură aplicată fără discriminare tuturor serviciilor publice de transport de pasageri dintr-o regiune geografica pentru care o autoritate competentă este responsabilă;

2.5. *transport public de pasageri de interes general* – servicii de transport de pasageri de interes general furnizate publicului fără discriminare și în mod continuu;

2.6. *obligație de a opera* – obligație impusă Prestatorului de a opera liniile OSP acoperite de prezentul Contract, în condițiile prevăzute în anexa nr. 1 și care se referă la îndeplinirea unor standarde fixe privind continuitatea, regularitatea și capacitatea;

2.7. *obligație de transport* – obligație impusă Prestatorului de a accepta și transporta pasageri pe liniile OSP acoperite de prezentul Contract, la tarifele specificate și în anumite condiții specificate;

2.8. *obligații tarifare* – obligație impusă Prestatorului de a aplica, în special pentru anumite categorii de pasageri sau pentru anumite rute, taxe fixe sau aprobate de orice autoritate publică, rate care sunt contrare intereselor comerciale ale operatorului și care rezultă din impunerea sau din refuzul de a modifica prevederile tarifare speciale;

2.9. *tarif întreg* – preț al serviciului de transport al unui pasager, calculat și aprobat în modul stabilit;

2.10. *tarif redus* – tarif pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar în conformitate cu cadrul normativ;

2.11. *impediment justificator* – eveniment mai presus de controlul oricărei părți care, prin natura sa, nu ar fi putut fi prevăzut de către această parte sau, în cazul în care ar fi putut fi prevăzut, a fost inevitabil și include, dar nu se limitează la acte de dincolo de controlul uman, furtuni, cutremure, inundații, incendii, revolte, sabotaj, tulburări publice sau tulburări civile, de interferență din partea autorităților civile sau militare, acte de război (declarat sau nedeclarat), decizie/ordin al unei agenții competente de stat și eșecul surselor de energie.

Art. 3. Obiectul contractului

3.1. Prezentul Contract cuprinde prevederile specifice pentru asigurarea transportului feroviar de pasageri de interes general în Republica Moldova conform necesităților statului de a asigura mobilitatea persoanelor și de a contribui la coeziunea societății moldovenești.

3.2. Contractul se aplică curselor locale.

Art. 4. Scopul Contractului

4.1. Scopul prezentului Contract este de a reglementa condițiile în care Prestatorul va furniza serviciile de transport feroviar de pasageri pentru liniile specificate în anexa nr. 3 ca linii OSP și va beneficia de alocații din bugetul de stat în calitate de compensație de serviciu public.

4.2. Serviciile care nu sunt prevăzute în anexa nr. 3 nu sunt considerate a fi OSP și nu fac obiectul prezentului Contract.

Art. 5. Obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri a Prestatorului

5.1. Transportul public feroviar de pasageri pe liniile respective, cu un număr definit de trenuri, de kilometri și de material rulant, specificate în anexa nr. 3, constituie servicii de transport public de pasageri de interes general și sunt considerate ca OSP în cadrul prezentului Contract.

5.2. Guvernul Republicii Moldova va compensa prin plăți de la bugetul de stat furnizarea serviciilor publice pentru liniile OSP specificate în anexa nr. 3 Prestatorului, care, daca ar avea în vedere exclusiv interesele sale comerciale, nu și-ar asuma sau nu și-ar asuma în aceleași condiții furnizarea acestor servicii.

Serviciile suplimentare de transport realizate în interesul comercial pe liniile prevăzute în anexa nr. 3 nu se consideră transport OSP.

5.3. În cadrul obligațiilor sale referitoare la liniile OSP, Prestatorul are obligatia de a opera, de a realiza și de a tarifa conform condițiilor prevăzute în art. 7.

5.4. Prestatorul garantează operațiunile acoperite de prezentul Contract. Întreaga documentație va fi pusă la dispoziția Achizitorului, la cerere. În vederea evaluării gradului de îndeplinire a nivelului serviciului, Prestatorul este obligat să realizeze sondaje și numărători de pasageri pentru toate serviciile OSP, conform cerințelor stabilite în anexa nr. 6. Achizitorul are dreptul de a include întrebări suplimentare în chestionar.

5.5. Datele obținute trebuie transmise de către Prestator către Achizitor în conformitate cu calendarul prevăzut în anexa nr. 6. Orice numărătoare separată a pasagerilor va fi agreată separat, incluzând costul pentru serviciile suplimentare. La cerere, Prestatorul va informa Achizitorul cu privire la metodologia, perioada și locul colectării datelor.

5.6. Achizitorul poate solicita un eșantion pentru a verifica gradul de încredere și corectitudinea datelor privind furnizarea serviciilor. În astfel de cazuri, Prestatorul va asigura accesul personalului Achizitorului și al specialiștilor desemnați de către acesta la zonele destinate pasagerilor din trenurile acoperite de prezentul Contract.

5.7. Părțile vor cădea de acord asupra rezultatelor sondajelor și se vor angaja să continue să adapteze serviciile prevăzute în prezentul Contract prin amendarea anexei nr. 3, în special în cazurile de creștere a frecvenței trenurilor sau de suspendare a serviciilor cu trafic scăzut de pasageri.

5.8. Prestatorul are obligația de a monitoriza veniturile și cheltuielile fiecărui tren planificat și poate reduce numărul trenurilor neprofitabile, cu un număr scăzut de pasageri, implementând alte măsuri de raționalizare, cu aprobarea Achizitorului. În astfel de cazuri, anexa nr. 3 va fi modificată corespunzător.

Art. 6. Cerințe privind serviciile

6.1. Specificațiile privind serviciile pentru liniile prevăzute în anexa nr. 3 sunt agreate de către Părți.

Specificaţiile serviciului, care sunt indicatori-cheie de performanţă, sunt definite într-o anexă suplimentară, distinctă de anexa nr.3, pentru a facilita modificările ulterioare.

Art.7. Obligaţii privind tarifele

7.1. Prestatorul are obligaţia de a transporta toţi pasagerii care plătesc tarif întreg sau tarif redus, cu condiţia ca titlurile de transport prezentate să fie valabile.

7.2. Plăţile compensatorii ale OSP, agreate prin prezentul Contract, se acordă pentru prestarea serviciului public de transport feroviar de pasageri pe liniile OSP, cu menţinerea nivelului tarifelor aflat în vigoare la data semnării Contractului.

Orice modificare a nivelului tarifelor de către Prestator face obiectul aprobării scrise prealabile din partea Achizitorului.

Art. 8. Compensația și calculul parametrilor

8.1. Nivelul compensaţiei agreate între Guvern şi Prestator şi furnizarea serviciilor pentru liniile OSP în cadrul prezentului Contract corespund rezultatului financiar net dintre costurile ocazionate şi veniturile generate pentru Prestator , incluzând o marjă de profit de 2% agreată în comun de către Părţi.

8.2. Costurile anuale detaliate ale Prestatorului, referitoare la furnizarea serviciilor OSP acoperite de prezentul Contract, sunt previzionate în anexa nr.4. Proiecţia costurilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârşitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de costuri pentru anul următor.

8.3. Veniturile anuale detaliate ale Prestatorului sunt previzionate în anexa nr.4. Proiecţia veniturilor se actualizează anual, cel târziu până la sfârşitul lunii septembrie a fiecărui an, pentru a determina previziunile de venituri pentru anul următor.

8.4. Compensaţia OSP anuală se bazează pe previziunile ex ante de costuri, agreate în comun de către Părţi, şi pe previziunile de venituri relevante, definite în anexa nr.4. Acoperirea automată a pierderilor Prestatorului este exclusă.

8.5. Părţile au obligaţia de a se întâlni cel puţin o dată pe an pentru a discuta rezultatele şi rapoartele financiare. Fiecare Parte are dreptul de a solicita, în scris, convocarea unei întâlniri suplimentare pentru discutarea problemelor sau pentru posibilităţi de optimizare. Părţile trebuie să se întâlnească în termen de o lună. În cazul în care veniturile obţinute din furnizarea serviciilor pe liniile OSP sunt inferioare veniturilor previzionate, Părţile vor analiza împreună cauzele şi vor adapta, de comun acord, Contractul la noile condiţii.

8.6. În funcţie de rezultatele financiare şi de cauzele performanţei financiare scăzute, Părţile vor conveni asupra uneia sau mai multor dintre următoarele măsuri pentru soluţionarea problemei:

– fie Achizitorul va compensa pierderile suplimentare generate de performanţa financiară redusă, prin modificarea prezentului Contract, modificare ce va fi aprobată de Guvern;

– fie Prestatorul va modifica frecvenţa trenurilor sau va înceta furnizarea serviciilor pentru trenurile cu un trafic redus de pasageri;

– fie Prestatorul va îmbunătăţi calitatea serviciilor şi/sau strategia de tarifare, utilizând resurse financiare proprii pentru restabilirea condiţiilor agreate.

În toate cazurile, măsurile agreate vor fi incluse într-un act adiţional la prezentul Contract, semnat de ambele Părţi.

8.7. Până la decizia finală privind cauzele performanţei financiare scăzute şi până la adaptarea prezentului Contract la noile condiţii, Prestatorul va continua să furnizeze nivelurile de serviciu agreate.

8.8. Compensarea acordată de către Guvern pentru serviciile de transport feroviar de pasageri prestate în baza prezentului Contract este prevăzută în anexa nr.5.

8.9. Plata compensaţiei se va realiza în conformitate cu calendarul de plată prevăzut în anexa nr.5.

Art.9. Durata şi rezoluţiunea Contractului

9.1. Prezentul Contract este valabil pentru mersul trenurilor valabile pentru anul/anii 2026/2027, ţinând cont de prevederile pct.11-14 şi 37 din Regulamentul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

9.2. Contractul încetează în oricare dintre următoarele cazuri:

9.2.1. oricare dintre Părţi încetează prezentul Contract prin notificarea scrisă a celeilalte Părţi, cu indicarea datei prevăzute pentru rezoluţiune, în cazul în care cealaltă Parte:

9.2.1.1. abandonează sau cesionează obligaţiile ce îi revin în temeiul Contractului sau demonstrează în mod evident într-un alt fel intenţia de nu mai continua executarea acestuia;

9.2.1.2. cedează prezentul Contract unei terţe părţi fără consimţământul scris al celeilalte Părţi;

9.2.2. dacă oricare dintre Părţi este în culpă cu privire la executarea oricărei obligaţii contractuale, Partea care nu este în culpă poate notifica în scris această situaţie Părţii aflate în culpă. În continuare, Părţile vor depune eforturile necesare pentru a se întâlni şi a stabili modalitatea de remediere a neexecutării.

Dacă neexecutarea nu este remediată în termen de 30 de zile de la data primirii notificării sau dacă acest termen nu este prelungit prin acordul scris al Părţilor, Partea care nu este în culpă notifică Părţii care este în culpă rezoluţiunea prezentului Contract, cu efect imediat. Dacă neexecutarea este ireparabilă, Partea care nu este în culpă dispune încetarea imediată a prezentului Contract, cu notificarea scrisă adresată Părţii aflate în culpă;

9.2.3. o Parte încetează prezentul Contract, în conformitate cu art.10, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator;

9.2.4. autorizaţia feroviară şi/sau certificatul de siguranţă sunt retrase ori expiră şi nu mai este posibilă, din punct de vedere legal, executarea obligaţiilor contractuale.

9.3. Achizitorul încetează unilateral prezentul Contract, cu efect imediat, prin notificarea celeilalte Părţi, dacă Prestatorul intră în procedură de faliment, insolvenţă, lichidare, procedură de executare silită sau într-o altă situaţie similară.

9.4. Rezoluţiunea prezentului Contract nu aduce atingere drepturilor oricărei Părţi împotriva celeilalte Părţi cu privire la orice faptă sau omisiune în temeiul prezentului Contract survenită anterior unei astfel de rezoluţiuni.

9.5. Partea iniţiatoare a rezoluţiunii Contractului este obligată să comunice în termen de 10 zile lucrătoare celeilalte Părţi intenţia de încetare, printr-o scrisoare motivată. Partea notificată este obligată să răspundă în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea notificării. În lipsa unui răspuns argumentat în termenul indicat, rezoluţiunea va produce efecte în ziua următoare expirării termenului.

Art.10. Adaptarea Contractului, succesiunea legală, subcontractarea

10.1. În cazul în care, pe durata perioadei contractuale:

10.1.1. au loc schimbări economice sau legale în afara ariei de influenţă a uneia sau a ambelor Părţi (de exemplu, majorarea tarifelor de acces sau a altor tarife percepute de administratorul infrastructurii, creşterea costurilor de leasing al materialului rulant, a preţului combustibilului etc.); şi

10.1.2. schimbarea constituie o modificare materială adversă ce afectează obligaţiile asumate de una dintre Părţi prin prezentul Contract,

Părţile se angajează să adapteze Contractul la noua situaţie printr-o înţelegere comună.

10.2. Ambele Părţi se angajează să transmită succesorilor lor legali oficiali toate drepturile şi obligaţiile ce decurg din prezentul Contract. În cazul în care o modificare a legislaţiei corporative generează consecinţe economice nerezonabile pentru Prestator, Părţile se angajează să adapteze Contractul la noua situaţie printr-o înţelegere comună.

10.3. Daca schimbările prevăzute la pct.10.1 şi 10.2 nu pot fi agreate prin negocieri, se consideră că negocierile au eşuat.

În acest caz, Prestatorul ajustează serviciile OSP în conformitate cu propriile cerinţe economice, printr-o notificare scrisă adresată Achizitorului, iar Achizitorul reduce plăţile proporţional cu reducerea serviciilor.

După primirea notificării scrise cu privire la eşecul negocierilor, Părţile au dreptul de a rezilia Contractul fără nicio perioadă suplimentară de încheiere.

10.4. Opţiunea 1

10.4.1. În conformitate cu prevederile pct.10.3, Prestatorul nu poate fi înlocuit de o altă parte la furnizarea serviciilor pentru liniile OSP fără acordul prealabil, exprima în scris, al Achizitorului.

10.4.2. Prestatorul poate subcontracta servicii de transport complementare, cum ar fi asigurarea autocarelor pentru înlocuire. În acest caz, printr-o cerere scrisă adresată Achizitorului, Prestatorul trebuie să prezinte toate informaţiile relevante despre acordurile de contractare, incluzând numele subcontractorului, dovada calificării acestuia, tipul şi volumul serviciilor subcontractate etc.

10.4.3. Prestatorul poate externaliza servicii referitoare la prezentul Contract, cum ar fi serviciile de curăţenie, de contabilitate, de studii etc. către orice subcontractor.

10.5. Opţiunea 2

10.5.1. Prestatorul poate, în condiţiile prevăzute la pct.10.3, să subcontracteze serviciile către subcontractori care îndeplinesc standardele de calitate agreate. Tipul şi volumul serviciilor furnizate de subcontractori, precum şi numele acestora trebuie

comunicate Achizitorului, împreună cu dovada calificării subcontractorilor, anterior semnării Contractului.

10.5.2. Prestatorul poate subcontracta serviciile de transport prevăzute în prezentul Contract doar cu aprobarea scrisă a Achizitorului. Subcontractarea unor părţi ale serviciilor nu diminuează în nicio formă responsabilitatea Prestatorului de a-şi îndeplini obligaţiile conform prezentului Contract.

10.6. În orice caz, Prestatorul rămâne responsabil în faţa Achizitorului pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligaţiilor impuse prin prezentul Contract, iar obligaţiile sale nu vor fi sub nicio formă diminuate de existenţa unui subcontractor sau a unei terţe părţi căreia i se externalizează serviciile.

Art.11. Participarea la emiterea biletelor

11.1. Orice participare la emiterea biletelor integrate sau la serviciile intermodale necesită notificarea prealabilă, în scris, din partea Achizitorului, chiar dacă Prestatorul nu solicită compensaţii suplimentare.

Art.12. Raportare şi control

12.1. Prestatorul este responsabil de documentarea statisticilor-cheie privind transportul de călătorii pe linii/reţea, cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-kilometru, tarifele plătite pentru utilizarea infrastructurii, eficienţa materialului rulant, conform celor prevăzute în anexa nr.6.

12.2. Prestatorul are obligaţia de a raporta către Achizitor valorile previzionate în anexele nr.1 şi nr.4 conform celor definite în anexa nr.6.

12.3. Prestatorul trebuie să prezinte o listă detaliată a tuturor plaţilor primite pentru transportul de pasageri, care vor fi luate în calcul la stabilirea compensaţiei OSP, conform celor definite în anexa nr.6.

12.4. Achizitorul aplică penalităţi în cuantum de 100 000 lei pentru fiecare raport în cazul neîndeplinirii de către Prestator a obligaţiilor de raportare prevăzute în anexa nr.6.

Art.13. Transparenţa în calculul OSP

13.1. Prestatorul este responsabil de asigurarea unei transparenţe financiare complete prin implementarea mecanismelor de contabilitate şi control intern care să permită monitorizarea tuturor activităţilor de afaceri acoperite de prezentul Contract. La solicitarea Achizitorului, Prestatorul va asigura efectuarea misiunilor pe baza procedurilor convenite conform Standardului Internaţional privind Serviciile Conexe 4400 „Misiuni pe baza procedurilor convenite” de către o entitate de audit, în scopul demonstrării faptului că nicio subvenţie încrucişată şi nicio supracompensare nu sunt plătite din fonduri publice.

13.2. Pentru asigurarea transparenţei financiare şi evitarea subvenţiilor încrucişate şi a supracompensării, în cazul în care Prestatorul nu operează exclusiv servicii OSP acoperite de prezentul Contract şi este, totodată, angajat şi în alte activităţi neacoperite de prezentul Contract, conturile aferente celorlalte activităţi trebuie să fie separate de cele aferente activităţilor OSP, pentru a îndeplini următoarele condiţii:

13.2.1. datele contabile corespunzătoare liniilor OSP trebuie să fie separate, iar proporţia activelor şi a cursurilor fixe aferente trebuie calculată în mod corespunzător, în conformitate cu reglementările contabile în vigoare;

13.2.2. toate costurile variabile, o contribuţie adecvată la costurile fixe în legătură cu alte activităţi ale Prestatorului, neacoperite de prezentul Contract, nu pot fi în nicio situaţie incluse în conturile OSP şi invers;

13.2.3. coturile pentru liniile OSP trebuie echilibrate cu veniturile operaţionale generate de aceste linii, compensaţia pentru serviciul public şi plăţile efectuate de către autoritatea publică pentru obligaţiile tarifare, fără posibilitatea transferului vreunui venit provenit din OSP către alte activităţi.

Art.14. Penalităţi şi stimulente

14.1. În cazul în care nivelul de serviciu şi obiectivele privind punctualitatea nu sunt atinse, Prestatorului i se vor aplica penalităţi în conformitate cu prevederile art.8 din anexa nr.1. În cazul aplicării unei penalităţi, suma acesteia va fi dedusă din plata pentru luna aprilie a fiecărui an.

14.2. Pentru acordarea stimulentelor Prestatorului în vederea îmbunătăţirii continue a serviciilor şi a creşterii numărului de pasageri, Părţile agreează instituirea unui mecanism de calcul anual bonus-malus pe baza creşterii anuale a numărului de pasageri, exprimat în pasageri-kilometru (pasageri × kilometru). Se va aplica un coeficient de reducere (bonus) atunci când volumul transportat depăşeşte ţinta stabilită în pct.14.5 şi se va aplica un coeficient de majorare (malus) atunci când volumul transportat este sub valoarea-ţinta stabilită în pct.14.6.

14.3. Pentru determinarea valorii coeficientului bonus-malus, Prestatorul va prezenta, în primele trei luni ale fiecărui an calendaristic, un raport privind calculul coeficientului bonus-malus, care va conţine:

14.3.1. volumul de pasageri (în pasageri × kilometri) transportaţi cu doi ani înainte de respectivul an calendaristic pe respectivele linii OSP;

14.3.2. volumul de pasageri (în pasageri × kilometri) transportaţi pe respectivele linii OSP în anul calendaristic anterior;

14.3.3. procentul de realizare, calculat prin compararea volumului de pasageri efectiv transportaţi în anul anterior cu volumul de pasageri transportaţi cu doi ani înainte.

14.4. Survenirea circumstanţelor care justifică neexecutarea Contractului, momentul declanşării acestora şi termenul de acţiune trebuie să fie confirmate printr-un aviz de atestare, emis în modul corespunzător de către organul competent din ţara Părţii contractante care invocă asemenea circumstanţe.

14.5. Prestatorul este eligibil pentru aplicarea unui coeficient de reducere (bonus) dacă procentul de creştere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu 0,5% (maximum 3% pentru a evita orice supracompensare). În acest caz, Prestatorul va primi o recompensă financiară egală cu 0,5% din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Plata recompensei financiare se va efectua împreună cu compensaţia pentru luna aprilie.

14.6. Prestatorului i se va aplica un coeficient de majorare (malus) dacă procentul de scădere, măsurat în pasageri-kilometru pe liniile OSP, pentru fiecare an calendaristic este mai mare cu 0,5% şi acesta a fost generat de acţiunile/inacţiunile sale. În acest caz,

Prestatorul va datora o penalitate egală cu 0,5% din valoarea anuală a Contractului pentru anul analizat. Penalitatea se va deduce din compensaţia pentru luna aprilie.

14.7. Prestatorul va prezenta Achizitorului un raport al coeficientului bonus-malus conform anexei nr.6. În termen de cinci zile de la prezentarea raportului, Achizitorul va aproba sau va transmite în scris observaţiile sale cu privire la calculul coeficientului bonus-malus. În cazul respingerii, Părţile vor agrea de comun acord asupra aplicării coeficientului de reducere (bonus) sau a coeficientului de majorare (malus).

14.8. Coeficientul bonus-malus şi penalităţile se exclud reciproc, iar plăţile sau reducerile corespunzătoare se vor efectua împreună cu compensaţia pentru luna aprilie a fiecărui an.

Art.15. Înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere şi servicii rutiere de urgenţă

15.1. În cazul în care, ca urmare a unor lucrări de întreţinere, construcţie, operare sau alte situaţii cauzate de către administratorul infrastructurii [denumirea administratorului infrastructurii], serviciile agreate nu pot fi furnizate pe calea ferată, Prestatorul trebuie să asigure, pe propria cheltuială, servicii de transport rutier pentru înlocuirea serviciilor de transport feroviar, cu rambursarea ulterioară a acestor cheltuieli de către administratorul infrastructurii. Prestatorul are obligaţia de a informa Achizitorul despre înlocuirea serviciilor feroviare cu servicii rutiere imediat ce apare această necesitate.

15.2. În cazul în care, din motive de ordin operaţional sau din alte motive cauzate de către Prestator, serviciile agreate nu pot fi furnizate pe calea ferată, acesta va asigura, pe propria cheltuială, servicii rutiere adecvate de urgenţă. Prestatorul are obligaţia de a informa Achizitorul despre implementarea unui serviciu rutier de urgenţă imediat ce apare această necesitate.

15.3. Costurile suportate de către Prestator pentru serviciile rutiere de înlocuire prevăzute la pct.15.1 şi 15.2 şi veniturile aferente obţinute vor fi luate în considerare la calculul compensaţiei OSP, în conformitate cu prevederile art.8.

Art.16. Impediment justificator

16.1. Niciuna din Părţi nu va fi făcută responsabilă pentru neîndeplinirea obligaţiilor prevăzute în prezentul Contract în măsura şi pe durata în care îndeplinirea acestora este blocată, împiedicată sau întârziată ca urmare directă a unui eveniment de impediment justificator.

16.2. Imediat ce ia cunoştinţă de producerea unui eveniment de impediment justificator care cauzează întârzierea sau imposibilitatea îndeplinirii oricărei obligaţii prevăzute de prezentul Contract, Partea afectată este obligată să notifice celeilalte Părţi fără întârziere, dar nu mai târziu de 24 de ore de la momentul constatării evenimentului, producerea evenimentului şi să furnizeze detalii despre natura acestuia şi despre efectele anticipate ale evenimentului. În lipsa notificării în termenul prevăzut, se consideră că Partea afectată renunţă la drepturile conferite în temeiul prezentului articol.

16.3. În cazul în care, ca urmare a unui eveniment de impediment justificator, o Parte este împiedicată sau întârziată în îndeplinirea obligaţiilor sale ori circulaţia este împiedicată sau întârziată pentru o perioadă neîntreruptă de 30 de zile sau mai mult de

la data notificării prevăzute la pct.16.2, respectiva Parte poate denunţa prezentul Contract printr-o notificare scrisă transmisă celeilalte Părţi, cu un preaviz de minimum şapte zile. În acest caz, Achizitorul nu este obligat să plătească nicio compensaţie pentru neîndeplinirea Contractului.

Art.17. Prevederi finale

17.1. În cazul în care orice prevedere a prezentului Contract este considerată nevalidă, ilegală, inaplicabilă sau în conflict cu legislaţia oricărei jurisdicţii, validitatea, legalitatea şi aplicabilitatea celorlalte prevederi contractuale nu vor fi afectate sau deteriorate.

17.2. Orice informaţii cu caracter confidenţial privind activitatea comercială, transmise de către Prestator Achizitorului în cadrul prezentului Contract, vor fi tratate de către Achizitor şi angajaţii acestuia ca strict confidenţiale.

17.3. Toate costurile, taxele şi tarifele referitoare la încheierea prezentului Contract vor fi suportate de către Prestator .

17.4. În cazul unor dezacorduri referitoare la implementarea Contractului, Părţile se angajează să le soluţioneze pe cale amiabilă. Dacă nu este posibilă o soluţionare amiabilă în termen de 30 de zile de la data la care Partea interesată a notificat celeilalte Părţi existenţa unei dispute, Partea interesată poate înainta dosarul către instanţa competentă pentru soluţionarea litigiului.

17.5. Judecătoria Chişinău este instanţa competentă pentru soluţionarea oricăror litigii care decurg din prezentul Contract atunci când Părţile nu reuşesc soluţionarea acestora pe cale amiabilă.

17.6. Indiferent de natura dezacordului, Părţile nu vor reduce sau înceta furnizarea serviciilor prevăzute în prezentul Contract înainte ca Judecătoria Chişinău să emită o hotărâre, care a devenit definitivă şi irevocabilă.

17.7. Întreaga comunicare referitoare la prezentul Contract sau efectuată în temeiul acestuia se va realiza în scris şi va fi înaintată sau transmisă prin mijloace electronice, fax sau poştă, cu confirmarea primirii de către destinatar. În cazuri de urgenţă, comunicarea se poate efectua prin telefon, cu condiţia confirmării ulterioare în scris.

17.8. Prezentul Contract cuprinde întregul contract al Părţilor privind acest subiect şi anulează toate acordurile, înţelegerile şi aranjamentele anterioare, verbale sau scrise, referitoare la aceste condiţii. Prezentul Contract poate fi amendat doar în scris sub semnătura reprezentaţilor autorizaţi ai Părţilor.

17.9. Contractul intră în vigoare la data intrării în vigoare a mersului trenurilor sau la o altă dată convenită de ambele Părţi. Fiecare Parte are obligaţia de a pregăti documentaţia necesară, de a asigura reprezentarea necesară şi de a acţiona în vederea intrării în vigoare a prezentului Contract. Orice prevedere care nu este aplicabilă sau valabilă nu va afecta valabilitatea celorlalte prevederi.

17.10. Prezentul Contract, împreună cu anexele sale, care fac parte integrantă din cuprinsul său, reprezintă voinţa Părţilor.

17.11. Prezentul Contract a fost încheiat astăzi, ___ _____ 20___, în 2 (două) exemplare, câte unul pentru fiecare Parte.

ACHIZITOR	**PRESTATOR**

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale MD-2012, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1 c/f 1006601000026 Cod IBAN: MD50TRPBAA263190G16286AB	**ÎS „Calea Ferată din Moldova”** MD 2012, mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab, 48 BC ’’Moldova-Agroindbank’’ S.A.fil.Nr.1 Chișinău IBAN : MD73AG000000022512004872 SWIFT: AGRNMD2X885 Cf:1002600001257, Cod TVA 0200957

Anexa nr. 1 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

ACORD DETALIAT DE SERVICII

Art.1. Serviciile acoperite

1.1. Liniile OSP prevăzute în anexa nr.3 vor fi operate în conformitate cu nivelul de serviciu prevăzut în prezenta anexă.

1.2. Prestatorul este obligat să furnizeze tuturor pasagerilor aceeaşi calitate a serviciilor, luând în considerare capacitatea tehnică a infrastructurii publice şi mijloacele de transport disponibile.

Art.2. Specificaţii privind materialul rulant

2.1. Prestatorul trebuie să asigure material rulant corespunzător pentru liniile OSP detaliate în anexa nr.3. Capacitatea locurilor pentru fiecare linie este stabilită în anexa nr.3.

2.2. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie dotat cu o toaletă pentru 60 locuri. Reieşind din caracteristicile tehnice de configurare ale materialului rulant şi toate părţile accesibile publice ale acestuia, ele trebuie să fie accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă.

2.3. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie să fie curat. Curăţenia vehiculelor va fi asigurată prin operaţiuni de curăţare în conformitate cu manualul producătorului materialului rulant şi, daca este cazul, prin operaţiuni suplimentare de curăţare.

(Raport privind întreţinerea – anexa nr.6 „Raportare”. Curăţenia trenurilor este adesea inclusă printre indicatorii-cheie de performanţă şi în sistemul de bonus/malus.)

2.4. Materialul rulant asigurat de către Prestator trebuie întreţinut în conformitate cu planul de întreţinere al producătorului respectivului material rulant.

(Raport privind întreţinerea – anexa nr.65 „Raportare”. Defecţiunile trenurilor sunt incluse adesea printre indicatorii-cheie de performanţă şi în sistemul bonus/malus.)

2.5. Cerinţele prevăzute la pct.2.4 trebuie documentate şi raportate Achizitorului, în conformitate cu cerinţele de raportare prevăzute în anexa nr.6.

Art.3. Personalul trenurilor

3.1. Prestatorul are obligaţia de a asigura personalul necesar în trenuri, conform nevoilor operaţionale.

Art.4. Măsurări privind punctualitatea

4.1. Punctualitatea serviciilor feroviare este definită ca o prevedere referitoare la operarea serviciilor feroviare în conformitate cu mersul oficial al trenurilor. Un serviciu feroviar se consideră punctual dacă sosirea în staţie nu depăşeşte cu mai mult de 15 minute ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor şi dacă plecarea din staţie nu întârzie cu mai mult de 15 minute faţă de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor. Sosirea în

staţie înainte de ora prevăzută nu este considerată ca o nerespectare a punctualităţii. Plecarea trenurilor înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor este interzisă.

(Conform declaraţiei privind reţeaua sau înţelegerii iniţiale. În Austria, Germania şi Elveţia – 5 minute.)

4.2. Prestatorul trebuie să prezinte Achizitorului, în termen de cel mult 30 zile de la încheierea perioadei de raportare stabilite în anexa nr.6, un raport privind punctualitatea liniilor OSP, care va include doar liniile OSP şi va indica:

4.2.1. punctualitatea globală a trenurilor;

4.2.2. punctualitatea fiecărui tren;

4.2.3. lista trenurilor anulate integral;

4.2.4. lista anulărilor parţiale de trenuri, cu justificările corespunzătoare.

Prestatorul va indica serviciile cu frecvente probleme privind punctualitatea şi va prezenta un plan de acţiuni pentru îmbunătăţirea serviciului.

(Raport privind punctualitatea şi îmbunătăţirea serviciului – anexa nr.6 „Raportare”.)

4.3. Măsurarea punctualităţii pentru toate liniile OSP şi a serviciilor oferite se va realiza de către Prestator şi va include obligatoriu prezentarea motivelor întârzierilor constatate.

4.4. În termen de 2 săptămâni de la prezentarea de către Prestator a raportului periodic privind punctualitatea, Părţile vor discuta raportul şi vor negocia acţiunile necesare pentru îmbunătăţirea serviciului în ceea ce priveşte punctualitatea.

Art.5. Măsuri de siguranţă

5.1. Toate operaţiunile desfăşurate de către Prestator trebuie să fie conforme cu reglementările aplicabile în domeniul siguranţei feroviare.

Art.6. Vânzarea biletelor

6.1. Prestatorul are obligaţia de a asigura vânzarea biletelor în format online în staţii şi în trenuri.

(Cel puţin în format online şi în trenuri, deşi majoritatea contractelor OSP prevăd obligatoriu vânzarea online.)

Art.7. Alte cerinţe privind calitatea

7.1. Personalul desemnat pentru operarea serviciilor OSP trebuie să cunoască:

7.1.1. traseul trenului;

7.1.2. mersul trenurilor;

7.1.3. conexiunea cu alte trenuri;

7.1.4. tarifele;

7.1.5. serviciile ce pot fi furnizate în tren.

Personalul trebuie să manifeste un comportament prietenos şi să sprijine pasagerii. Personalul trebuie să cunoască bine limba română pentru a comunica fără impedimente cu pasagerii.

Personalul are obligaţia de a purta uniforme curate şi îngrijite.

7.2. Prestatorul are obligaţia de a asigura un management profesionist al plângerilor primite din partea pasagerilor.

7.3. Prestatorul are obligaţia de a informa pasagerii cu privire la:

7.3.1. mersul trenurilor;

7.3.2. întârzierea trenurilor;

7.3.3. existenţa vagoanelor restaurant;

7.3.4. existenţa vagoanelor special amenajate pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Art.8. Penalităţi

8.1. Achizitorul are dreptul să impună măsuri atunci când obiectivele stabilite referitoare la punctualitate nu sunt îndeplinite de către Prestator sau atunci când trenurile pleacă înainte de ora prevăzută în mersul oficial al trenurilor.

8.2. În cazul în care punctualitatea globală a Prestatorului este mai mică decât valoarea agreată iniţial cu peste 90%, iar întârzierile sunt cauzate de slaba performanţă a Prestatorului, Achizitorul are dreptul de a reduce compensaţia cu un procent egal cu diferenţa dintre punctualitatea agreată şi cea reală. La calcul se vor lua în considerare exclusiv întârzierile atribuite Prestatorului.

(Cu titlu de exemplu, în Austria obiectivul referitor la punctualitatea transportului local este de 95%, cu toleranţe acceptate între 94% şi 96%. În plus, pe lângă punctualitate, sunt evaluaţi indicatori precum curăţenia trenurilor, deteriorările trenurilor, informarea călătorilor şi managementul plângerilor. Valoarea totală a coeficientului bonus-malus pentru indicatorii-cheie de performanţă este limitată la 3% din compensaţia totală.)

8.3. Anularea totală sau parţială a unui tren din cauza Prestatorului atrage neplata unei sume care reflectă numărul de tren-kilometri anulaţi raportat la numărul total de tren-kilometri.

8.4. În cazul în care trenul nu opreşte într-o staţie planificată pe linia OSP din cauza Prestatorului, nu se va achita suma care reflectă numărul de tren-kilometri dintre staţia anterioară şi staţia următoare celei în cauză raportat la numărul total de tren-kilometri.

Art.9. Reducerea sau creşterea serviciilor

9.1. Reducerea sau creşterea capacităţii disponibile este posibilă în cazurile în care cererea pasagerilor scade sau creşte semnificativ pe linia OSP afectată de indicatorii-cheie de performanţă stabiliţi în anexa nr.2.

Anexa nr. 2 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

Indicatori-cheie de performanţă pentru Contractul privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri

Indicatori obiectivi
Punctualitate
Managementul plângerilor
Siguranță
Informarea în condiții normale
Ocuparea locurilor
Indicatori subiectivi
Curățenia trenurilor
Personal
Informarea în caz de întârzieri și în condiții neobișnuite
Marketing

Anexa nr. 3 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

LINII ŞI MERSUL TRENURILOR

Art.1. Serviciul minim

1.1. Prestatorul este obligat să furnizeze un minim de 4 312 280 tren-kilometru pentru perioada prevăzută la art.2.

Art.2. Linii şi mersul trenurilor:

1. Mersul trenurilor 2026 (în circulație)

Nr. d/o	Linie	Opriri	Frecvență	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km
1.	*Nr. 831 Chișinău – Ungheni*	*Visterniceni, Ghidighici, Străşeni, O.P. Pănăşeşti, Bucovăț, O.P. Pituşca, Călăraşi, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pârlița, Unțești.*	*18.13 – 21.27 (circulă în zilele de luni, marți, mercuri, joi și vineri)*	*Local*	*219*	*27 820*
2.	*Nr. 826 Ungheni – Chișinău*	*Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călăraşi, O.P. Pituşca, Bucovăț, O.P. Pănăşeşti, Străşeni, Ghidighici, Visterniceni.*	*03.56 – 07.11 (circulă în zilele de luni, marți, mercuri, joi și vineri)*	*Local*	*219*	*27 820*

2. Mersul trenurilor 2026-2027 (planificate a fi puse în circulație)

Nr. d/o	Linie	Opriri	Frecvență	Categoria trenului	Capacitatea trenului	Tren-km
1.	*Străşeni - Chișinău - Sângera*	*Ghidighici, Chișinău, Revaca*	*06:30, 08:30, 10:30, 12:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30.*	*Local*	*219*	*116 800*

2.	*Sângera - Chișinău - Străşeni*	*Revaca Chișinău, Ghidighici,*	*06:30, 08:30, 10:30, 12:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30.*	*Local*	*219*	*116 800*
3.	*Chișinău – Ungheni*	*Visterniceni, Ghidighici, Străşeni, O.P. Pănăşeşti, Bucovăț, O.P. Pituşca, Călăraşi, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pârlița, Unțești.*	*08.50 – 12.10*	*Local*	*219*	*39 035*
4.	*Chișinău – Ungheni*	*Visterniceni, Ghidighici, Străşeni, O.P. Pănăşeşti, Bucovăț, O.P. Pituşca, Călăraşi, Sipoteni, Bahmut, Cornești, O.P. Bumbăta, Pârlița, Unțești.*	*18.13 – 21.27*	*Local*	*219*	*39 035*
5.	*Ungheni – Chișinău*	*Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călăraşi, O.P. Pituşca, Bucovăț, O.P. Pănăşeşti, Străşeni, Ghidighici, Visterniceni.*	*03.56 – 07.11*	*Local*	*219*	*39 035*
6.	*Ungheni – Chișinău*	*Unțești, Pârlița, O.P. Bumbăta, Cornești, Bahmut, Sipoteni, Călăraşi, O.P. Pituşca, Bucovăț,*	*13.20 – 16.40*	*Local*	*219*	*39 035*

		O.P. Pănăşeşti, Străşeni, Ghidighici, Visterniceni.				
7.	*Chişinău – P.o. Bender-3*	*Chişinău-3, Revaca, P.o. Sângera, Mereni, P.o. Kirca, P.o. Jemciug, Socoleni, P.o. Anenii Noi, Bulboaca, P.o. Roşcani, Rzd. 1507 km, P.o. Satul Calfa, P.o. 1503 km, P.b. 1501 km, P.o. Severnaia, P.o. 1497 km.*	*08.30 – 10.26*	*Local*	*219*	*20 805*
8.	*Chişinău – P.o. Bender-3*	*Chişinău-3, Revaca, P.o. Sângera, Mereni, P.o. Kirca, P.o. Jemciug, Socoleni, P.o. Anenii Noi, Bulboaca, P.o. Roşcani, Rzd. 1507 km, P.o. Satul Calfa, P.o. 1503 km, P.b. 1501 km, P.o. Severnaia, P.o. 1497 km.*	*17.55 - 19.51*	*Local*	*219*	*20 805*
9.	*P.o. Bender-3 – Chişinău*	*P.o. 1497 km, P.o. Severnaia, P.b. 1501 km, P.o. 1503 km, P.o. Satul Calfa, Rzd. 1507 km, P.o. Roşcani, Bulboaca, P.o. Anenii Noi, Socoleni, P.o. Jemciug, P.o. Kirca, Mereni, P.o. Sângera, Revaca, Chişinău-3.*	*05.09 – 07.05*	*Local*	*219*	*20 805*
10.	*P.o. Bender-3*	*P.o. 1497 km,*	*15.00 – 16.56*	*Local*	*219*	*20 805*

	– Chişinău	*P.o. Severnaia,* *P.b. 1501 km,* *P.o. 1503 km,* *P.o. Satul Calfa,* *Rzd. 1507 km,* *P.o. Roşcani,* *Bulboaca,* *P.o. Anenii Noi,* *Socoleni,* *P.o. Jemciug,* *P.o. Kirca,* *Mereni,* *P.o. Sângera,* *Revaca,* *Chişinău-3.*				

Art.3. Cadrul de timp

3.1. Anunţarea schimbărilor mersului trenurilor, stabilirea ordinii acestor modificări şi a ordinii traselor de tren se realizează în conformitate cu Regulile de alocare a capacităţii de infrastructură feroviară, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.547/2024, precum şi cu Drepturile şi obligaţiile pasagerilor în transportul feroviar şi regulile de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.593/2023.

Anexa nr. 4 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

PREVIZIUNI DE VENITURI/COSTUR

Previziuni venituri/costuri 2026 a trenurilor în circulație

Linia	**Venituri totale, lei**	**Din care: din vânzarea biletelor**	**Din care: bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii Guvernului nr. 1053/1998**	**Costuri totale, lei**	**Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei**	**Costuri pentru infrastructură, lei**	**Altele**	**Număr tren-km**	**Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei**
Nr. 831 Chișinău - Ungheni	*2 260 998*	*2 245 698*	*15 300*	*8 093 526*	*5 758 236*	*2 335 290*	*-*	*27 820*	*- 5 832 528*
Nr. 826 Ungheni - Chișinău	*2 260 998*	*2 245 698*	*15 300*	*8 093 526*	*5 758 236*	*2 335 290*	*-*	*27 820*	*- 5 832 528*

Previziuni venituri/costuri 2026-27 a trenurilor planificate a fi puse în circulație

Linia	**Venituri totale, lei**	**Din care: din vânzarea biletelor**	**Din care: bilete gratuite pentru pasagerii care beneficiază de înlesniri la călătoria cu transportul feroviar, conform Hotărârii**	**Costuri totale, lei**	**Costuri ale transportatorului (tracțiune + vagoane), lei**	**Costuri pentru infrastructură, lei**	**Altele**	**Număr tren-km**	**Diferența dintre veniturile și costurile totale, lei**

			Guvernului nr. 1053/1998						
Nr. 806 Străşeni - Sângera	*9 878 768*	*9 870 768*	*8 000*	*24 914 923*	*15 263 592*	*9 651 332*	*-*	*116 800*	*- 15 036 155*
Nr. 805 Sângera - Străşeni	*9 604 580*	*9 596 580*	*8 000*	*20 394 701*	*11 949 786*	*8 444 916*	*-*	*116 800*	*- 15 036 155*
Nr. 827 Chişinău - Ungheni	*3 167 915*	*3 152 615*	*15 300*	*11 310 843*	*8 083 679*	*3 227 164*	*-*	*39 035*	*- 8 142 929*
Nr. 831 Chişinău - Ungheni	*3 167 915*	*3 152 615*	*15 300*	*11 310 843*	*8 083 679*	*3 227 164*	*-*	*39 035*	*- 8 142 929*
Nr. 826 Ungheni - Chişinău	*3 167 915*	*3 152 615*	*15 300*	*11 310 843*	*8 083 679*	*3 227 164*	*-*	*39 035*	*- 8 142 929*
Nr. 828 Ungheni - Chişinău	*3 167 915*	*3 152 615*	*15 300*	*11 310 843*	*8 083 679*	*3 227 164*	*-*	*39 035*	*- 8 142 929*
Nr. 802 Chişinău - O.P.Bender 3	*1 387 129*	*1 386 599*	*530*	*7 947 091*	*6 227 947*	*1 719 144*	*-*	*20 805*	*- 6 559 963*
Nr. 804 Chişinău - O.P. Bender 3	*1 387 129*	*1 386 599*	*530*	*7 947 091*	*6 227 947*	*1 719 144*	*-*	*20 805*	*- 6 559 963*
801 O.P.Bender 3 - Chişinău	*1 387 129*	*1 386 599*	*530*	*7 947 091*	*6 227 947*	*1 719 144*	*-*	*20 805*	*- 6 559 963*
803 O.P.Bender 3 - Chişinău	*1 387 129*	*1 386 599*	*530*	*7 947 091*	*6 227 947*	*1 719 144*	*-*	*20 805*	*- 6 559 963*

Anexa nr. 5 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

CALENDARUL DE PLATĂ A COMPENSAŢIEI

Art.1. Plăţi

Compensaţia acordată de către Guvernul Republicii Moldova, prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltrăii Regionale este în cuantum de:

- 11 665 056 lei pentru trenurile aflate în circulație în anul 2026;
- 88 883 874 lei, sumă împărțită în 12 părți egale, începând cu data intrării în vigoare a mersului trenurilor planificate a fi puse în circulație în 2026/2027.

Aceste sume se vor ajusta în anii următori în conformitate cu prevederile art.5 pct.5.2 din cadrul Contractului.

Art.2. Procedura de plată

Achizitor este obligat să transfere suma divizata în 12 părți egale în a treia zi lucrătoare a fiecărei luni în contul Prestatorului. În cazul în care Achizitorul nu transferă suma agreată către Prestator în termen de 10 zile de la data stabilită, Prestatorul poate finanța aceasta suma prin contractarea unui împrumut pe termen scurt. În cazul în care restanțele depășesc mai mul de 30 zile, Prestatorul poate să inițieze rezilierea contractului.

Anexa nr. 6 la
Contractul privind serviciile publice
de transport feroviar de pasageri

RAPORTARE

Nr. crt.	Conform	Obiectiv	Informații solicitate	Documentație	Frecvența raportării	Raportare către	Data-limită de transmitere	Data de începere
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
1.	Pct. 5.4 din Contract	Sondaj în rândul pasagerilor	Linia; Data și locul; Vârsta și sexul intervievatului, scopul călătoriei, satisfacția, calitatea serviciului, aspecte de îmbunătățit etc. Minimum 100 intervievați pentru fiecare linie	Linii; Metodologie; Data și locul; Sumarul constatărilor; Chestionare completate	Anual	Achizitor	10 zile după perioada sondajului	
2.	Pct. 5.4 din Contract	Numărarea pasagerilor	Linia; Data și locul; Numărul de pasageri Minimum o dată/an pentru fiecare linie	Linia; Data și locul; Numărul de pasageri	Semestrial (una în prima jumătate a anului, alta în cea de-a doua jumătate)	Achizitor	10 zile după numărătoare	
3.	Pct. 12.1 din Contract	Statistici-cheie	Transportul de pasageri pe linii/rețea (zona), cum ar fi numărul de pasageri, numărul de pasageri-km, tren-km, eficiența materialului rulant, ocuparea locurilor	Mersul trenurilor; Raportul administratorului infrastructurii (pe baza acordului de utilizare a infrastructurii); Statistici-cheie conform informațiilor solicitate	Anual	Achizitor	15 zile	
4.	Pct. 12.2 din Contract	Raport de previziuni privind compararea performanțelor	Evaluarea ex post a costurilor și a veniturilor în raport cu datele previzionate	Raport privind previziunile de performanță; Declarații financiare	Semestrial	Achizitor	15 zile	

5.	Pct. 12.3 din Contract	Raport privind compensația OSP	Lista detaliată a tuturor plăților primite de la autoritatea publică pentru transportul de pasageri	Raport privind compensația OPS; Declarații financiare	Semestrial	Achizitor	10 zile	
6.	Pct. 14.3 din Contract	Raport privind sistemul bonus-malus și penalitățile	Creșterea numărului de pasageri; Metodologia; Calculul coeficientului bonus-malus și al penalităților pe baza pct. 9 din anexa nr. 1	Raport al coeficientului bonus-malus; Statistici privind pasagerii; Raport privind statisticile-cheie; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Anual	Achizitor	Sfârșitul lunii martie	
7.	Pct. 16.3 din Contract	Raport privind impedimentul justificator	Detalii despre natura și efectele anticipate ale evenimentului	Raport privind impedimentul justificator	24 de ore de la producerea evenimentului	Achizitor	5 zile	
8.	Pct. 2.3 și 2.4 din anexa nr. 1	Raport de întreținere	Operațiuni de curățenie și de întreținere	Planuri de întreținere ale producătorilor; Rapoarte de inspecție; Protocoale/ procese-verbale de curățenie/întreținere	Anual	Achizitor	20 de zile	
9.	Pct. 4.2 din anexa nr. 1	Raportul privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Punctualitatea globală a trenurilor și punctualitatea pentru fiecare tren, trenurile anulate parțial sau integral, precum și justificarea corespunzătoare și desemnarea responsabilului (MI, operator, forță majoră) și măsurile adoptate	Raportul MI privind punctualitatea; Metodologia de alocare; Raport privind punctualitatea și îmbunătățirea serviciului	Semestrial	Achizitor	30 de zile	

Nota de fundamentare

la proiectul hotărîrii Guvernului *pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027*

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 17 alin. (1) și (2), art. 30 alin. (2), art. 61 alin. (1), art. 78[1] din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și art. II la Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului feroviar) Totodată, promovarea proiectului este condiționată de următoarele: - Acordul de finanţare dintre Republica Moldova şi Banca Internaţională pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chişinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 197/2022 ; - Acordul de finanţare dintre Republica Moldova şi Asociaţia Internaţională pentru Dezvoltare în vederea realizării Programului „Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare”, semnat la Chişinău la 4 iulie 2022, ratificat prin Legea nr. 198/2022 ; - Acordul de grant dintre Republica Moldova și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Asociația Internațională pentru Dezvoltare „Fondul fiduciar multidonator pentru cofinanţarea Programului «Moldova, măsuri în situaţie de urgenţă, rezilienţă şi competitivitate. Operaţiunea de politici de dezvoltare»”, semnat la Chişinău la 9 decembrie 2022, ratificat prin Legea nr. 349/2022 ; - Acordul de împrumut dintre Republica Moldova şi Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, semnat la Chișinău la 14 noiembrie 2014, ratificat prin Legea nr. 22/2015, cu modificările ulterioare; - Contractul de finanțare dintre Republica Moldova şi Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, ratificat prin Legea nr. 298/2016, cu modificările ulterioare. Suplimentar, aprobarea proiectului este condiționată de executarea Pilonului 2 Măsurii 6 din Anexa nr. 1 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025. Proiectul urmează să intre în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova din motiv că Î.S. “Calea Ferată din Moldova” deja a efectuat un șir de lucrări, care urmează să fie cofinanțate prin Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și în același timp, concomitent cu inițierea elaborării proiectului în cauză au fost lansate achizițiile de materiale, care sunt necesare a fi realizate pentru atingerea obiectivelor planificate a fi implementate în anul 2026. Astfel, se estimează că la finele procesului de avizare și expertizare a proiectului să fie livrate primele materiale necesare implementării celorlalte acțiuni planificate a fi realizate în acest an. Or, în cazul tărăgănării procesului de intrare în vigoare a proiectului pe perioada de treizeci de zile de la data publicării, nu pot fi efectuate transferurile către Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pentru acțiunile care deja sunt la etapa de finalizare sau au fost finalizate și urmează a fi achitate în termenii stabiliți de contractele de achiziție în vigoare.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficientelor/lacunelor normative
Actualmente, prin art. 17 și 30 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 au fost stabilite obligațiile statului privind cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare.

Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de susținere a infrastructurii feroviare nu a fost utilizat anterior de Guvern.

Cofinanțarea activităților de întreținere a infrastructurii feroviare este o practică obișnuită în mai multe state, fiind cauzată de dezvoltarea transporturilor și extinderea rețelelor de transport alternativ, cum ar fi transportul rutier, naval și avia. Drept urmare, a scăzut volumul de mărfuri și numărul de pasageri transportate pe cale ferată. Operatorul național, în responsabilitatea căruia este pînă prezent întreținerea infrastructurii feroviare, nu poate acoperi cheltuielile necesare pentru asigurarea unui nivel sporit de siguranță a circulației feroviare.

În același timp, în temeiul art. 78^1 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se permite Guvernului să comande serviciile de transport feroviar de pasageri prin cofinanțarea serviciilor evocate. Astfel de obligații nu au fost reglementate de Codul transportului feroviar nr. 309/2003, care a fost în vigoare pînă la 17 februarie 2024. Respectiv, instrumentul prenotat de promovare a transportului feroviar de pasageri nu a fost utilizat anterior de Guvern.

Contractarea serviciilor respective este o practică obișnuită în mai multe state, fiind puse în aplicare în scopul sporirii siguranței cetățenilor, micșorării ambuteiajelor rutiere, fluidizării traficului interurban de transport rutier de călători, îmbunătățirea calității serviciilor de transport pasageri și ieftiniri serviciilor de transport pasageri. De menționat că, din cauza situațiilor financiare precare, Î.S. "Calea Ferată din Moldova" nu poate presta serviciile de transport feroviar local. Din acest considerent, o mulțime de cetățeni exprimă nemulțumiri privind lipsa trenurilor de pasageri.

Concomitent, Î.S. "Calea Ferată din Moldova", în lipsa suportului financiar, va continua să înregistreze pierderi în cadrul serviciului de transport feroviar de pasageri. De exemplu, pe parcursul anilor 2013-2024 serviciul transport pasageri a generat pierderi de circa 1,79 miliarde lei. Generarea pierderilor respective a fost suspendată în urma opririi circulației trenurilor de pasageri locale pe parcursul anilor trecuți. Inclusiv unicul tren local de pasageri, Ungheni-Chișinău-Ungheni continuă să genereze pierderi întreprinderii, fiind înregistrate cheltuieli lunare pentru operaționalizarea trenului respectiv de circa 2,5 milioane lei, iar venit de doar 0,18 milioane lei.

Proiectul urmează a fi aprobat de Guvern din motiv că potrivit art. II din Legea nr. 147/2026 pentru modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 (cofinanțarea sectorului transportului feroviar), doar Guvernul poate să aprobe încheierea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare și Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri pînă la finalizarea procedurii de reorganizare a Î.S. "Calea Ferată din Moldova", care actualmente este la etapa de reorganizare conform Hotărîrii Guvernului nr. 38/2026 cu privire la înființarea Societății pe Acțiuni „Calea Ferată din Moldova «Pasageri și Marfă»" prin reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova". Astfel, pînă la finalizarea procedurii în cauză nu poate fi aplicat punctul 4 din Hotărîrea Guvernului nr. 264/2025 și nici punctul 3 din Hotărîrea Guvernului nr. 665/2025. Astfel, urmare a aprobării proiectului respectiv, Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va avea împuternicirile să semneze Contractele menționate.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede aprobarea contractului multianual. Contractul cuprinde date privind obiectul acestuia, definiții, cuantumul alocațiilor anuale pentru operarea rețelei, investiții și întreținerea infrastructurii feroviare cu sumele definite. În același sens, contractul prevede fonduri anuale, care se vor aloca pentru linii feroviare și fonduri pentru facilități feroviare (echipamente de alimentare cu combustibil, gări, terminale de mărfuri, linii de depozitare (staționare), facilități de descărcare etc.). Proiectul contractului multianual conține clauze privind modul de gestionare a fondurilor externe, registrului infrastructurii, necesitatea elaborării cadrului de investiții și întreținere, planului de afaceri, modul de recuperare a

fondurilor, supervizarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, condițiile de reziliere, modificare și încetare a contractului și forța majoră.

Subsecvent, proiectul prevede aprobarea Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

Contractul de servicii publice propus spre aprobare conține clauze cu privire la:

- scopul Contractului;
- obligația serviciului de transport feroviar public de pasageri;
- cerințe privind serviciile prestate, obligațiile prestatorului de servicii cu referire la tarifele aplicate;
- modul de calculare a compensației alocate de Guvern;
- clauze privind succesiunea legală și subcontractarea serviciilor;
- modul de raportare și control;
- calculul obligațiilor serviciilor publice;
- penalități și stimulente;
- înlocuirea serviciilor feroviare în cazuri de forță majoră;
- impedimente justificatoare.

Subsecvent, proiectul prevede aprobarea Programului național de întreținere a infrastructurii feroviare și are scop determinării strategiei, precum obiectivele și acțiunile necesare a fi întreprinse, pentru implementarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare.

3.2 Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Autorii au identificat și examinat o opțiune alternativă.

Această opțiune ar prevedea neexecutarea prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care atribuie Guvernului obligația de cofinanțare a activităților de dezvoltare și mentenanță a infrastructurii feroviare.

Lipsa suportului cuvenit pe parcursul ultimului deceniu, determină menținerea situațiilor de criză financiară la Î.S. "Calea Ferată din Moldova", din cauza că cuantumul cheltuielilor lunare sunt mai mari de veniturile întreprinderii.

În ceea ce se referă la contractul de servicii publice, a fost examinată opțiunea „a nu face nimic", însă neelaborarea proiectului Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri este contrară angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova.

În cazul opțiunii respective, condițiile de transportare din trenurile locale de pasageri nu se vor schimba, fiind în continuare un element de risc la adresa siguranței și confortului pasagerilor.

Succesorul de drepturi al Î.S. „Calea Ferată din Moldova" nu va fi capabil să deschidă curse feroviare noi și nu va relansa circulația trenurilor locale de pasageri pe cursele închise.

Subsecvent, nu vor fi suplinite cursele trenurilor locale de pasageri cu material rulant cu grad înalt de confort. În același timp, cursele feroviare vor avea o frecvență redusă și nu vor efectua îmbarcarea/debarcarea pasagerilor la stațiile feroviare pe itinerarul cursei, fiind efectuate opriri de tren doar în anumite stații.

Totodată, în lipsa unui astfel de proiect de hotărâre de Guvern compania prestatoare de servicii nu va putea asigura investițiile în materialul rulant implicat în transport pasageri. Or, starea actualului parc rulant nu corespunde Drepturilor și obligațiilor pasagerilor în transportul feroviar și a regulilor de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri, aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr. 593/2023.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1 Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului public.

În rezultatul implementării acestuia, se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier de călători la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice,

micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat.

Punerea în aplicare a Contractului multianual evocat, va permite efectuarea unor lucrări suplimentare de reparație curentă și reparație capitală asupra infrastructurii feroviare publice, care are un grad sporit de uzură și necesită investiții urgente în scopul eliminării restricțiilor de circulație, majorând vitezele de circulație a trenurilor, precum și masa garniturilor feroviare, care pentru tranzitarea unor sectoare complicate, se decuplează.

Totodată, în urma implementării proiectului se vor asigura condiții suficiente pentru efectuarea unei mobilități de mărfuri și pasageri în termeni restrânși și redirecționarea fluxurilor de la transportul rutier la transportul feroviar. Astfel, se va micșora sarcina asupra drumurilor publice, micșorând cheltuielile pentru întreținerea și reparația infrastructurii rutiere, alocate anual din bugetul de stat.

4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul financiar al proiectului este egal cu sumele financiare calculate în scopul punerii în aplicare a Codului transportului feroviar nr. 19/2022. Pentru anul 2026, în Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr. 322/2026, sunt planificat 300 milioane de lei pentru încheierea contractelor pentru întreținerea infrastructurii publice și serviciile publice de transport feroviar de pasageri.

Despre anii viitori, trebuie de ținut cont că conform Planului de acțiuni privind implementarea Concepţiei pentru restructurarea sectorului feroviar şi a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1042/2017, sunt necesare cheltuieli în volum de circa 500-600 milioane lei anual din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a Contractului multianual privind administrarea infrastructurii feroviare și Contractului de servicii publice de transport feroviar de pasageri. Conform Hotărîrii Guvernului nr. 264/2025 cu privire la aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare, anual Guvernul urmează să aloce 400 milioane de lei pentru implementarea acestuia contract, iar 173 milioane de lei sunt mijloace financiare, care se propun a fi acoperite de contul administratorului infrastructurii feroviare.

Pe parcursul anilor 2018-2026, Ministerul a prezentat Ministerului Finanțelor propuneri pentru includerea cheltuielilor privind contractul pentru administrarea infrastructurii feroviare în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu și planificarea acestora în legea bugetară anuală.

De exemplu, în perioada ultimilor șase ani au fost solicitate următoarele:

- În anul 2020, la demersul Ministerului Finanțelor nr.04-2600 din 29.04.2020, prin răspunsul Ministerului nr.04-2600 din 29.04.2020 pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2020, 150 mil.lei pentru 2021, 150 mil.lei pentru 2022;
- În anul 2021, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 05.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2741 din 04.06.2021, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 150 mil.lei pentru 2022, 150 mil.lei pentru 2023, 150 mil.lei pentru 2024;
- În anul 2022, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/3 din 17.03.2021, prin răspunsul Ministerului nr.04-2322 din 06.05.2022, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate, 250 mil.lei pentru 2023, 250 mil.lei pentru 2024, 300 mil.lei pentru 2025;
- În anul 2023, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 03.02.2023, prin răspunsul Ministerului nr.04-1308 din 03.02.2023, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2024, 400 mil.lei pentru 2025, 400 mil.lei pentru 2026;
- În anul 2024, la demersul Ministerului Finanțelor nr.06/4-9/4 din 20.02.2024, prin răspunsul Ministerului nr.04-1620 din 22.03.2024, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 200 mil.lei pentru 2025, 300 mil.lei pentru 2026,

400 mil.lei pentru 2027. Mai mult, pe parcursul anilor 2018-2019, la fel au fost propunerile cu referire la planificarea mijloacelor evocate.

- În anul 2025, la demersul Ministerului Finanțelor nr. 04-1744 din 03.04.2025, prin răspunsul Ministerului nr. 04-1744 din 03.04.2025, pentru Contractul multianual pentru administrarea infrastructurii au fost solicitate 400 mil.lei pentru 2026, 400 mil.lei pentru 2027, 400 mil.lei pentru 2028.

Instrumentul legal de cofinanțare a activităților de administrare a infrastructurii feroviare instituit prin Codul transportului feroviar nr. 19/2022, de fapt transpune prevederile art. 30 alin. (2) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, care prevede că *Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani*.

Conform analizelor efectuate de către compania de consultanță "Avistum", contractată de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Guvernul ar trebui să aloce anual circa 567-573 de milioane de lei anual pentru activitățile de întreținere și dezvoltare a infrastructurii feroviare. Însă, analiza companiei "Avistum" a fost finalizată în octombrie 2024, iar pe parcursul anilor anteriori Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale solicita pînă la 500 milioane de lei din bugetul de stat pentru punerea în aplicare a proiectul a contractelor respective. Drept urmare, proiectul Contractului multianual prevede și un deficit, care urmează a fi acoperit din economiile generate în urma optimizării continue în cadrul Î.S. "Calea Ferată din Moldova" și dotarea administratorului infrastructurii cu echipamente performante în scopul automatizării proceselor de mentenanță a infrastructurii feroviare.

4.3 Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor Contractului multianual evocat va permite administratorului infrastructurii să extindă zona de intervenție asupra infrastructurii feroviare, avînd posibilitatea să planifice lucrări complexe și costisitoare cu posibilitatea atragerii împrumuturilor și stingerii acestora într-un termen îndelungat.

Disponibilitatea şi calitatea infrastructurii influenţează în mare măsură economia națională și competitivitatea sectorului feroviar. Întreţinerea infrastructurii nu beneficiază de mijloacele necesare pentru a putea concura cu alte moduri de transport.

Contract multianual oferă avantaje mediului privat și are rolul de a:

- oferi un cadru de finanţare pe termen lung a activităţilor de întreţinere cu scopul de a determina ambele părţi să adopte o perspectivă pe termen lung şi să elaboreze planuri de întreţinere bazate pe cererea viitoare de servicii. Este important ca infrastructura feroviară să ţină seama de tiparele viitoare de cerere în materie de transport, ducând astfel la dezvoltarea traficului şi la creşterea veniturilor. În plus, acest contract permite să ajungă la compromisuri între interesele beneficiarilor de servicii feroviare şi cele ale administratorului feroviar, între activităţile de întreţinere şi calitatea reţelei, precum şi între activităţile de întreţinere pe termen scurt şi cele de reînnoire;

- completa cadrul de tarifare prin transferurile realizate în cadrul contractului multianual pentru a asigura stabilitatea financiară;

- asigura un control eficient al costurilor planificând pe termen lung activităţile de întreţinere feroviară cu scopul de a reduce costurile. Această procedură permite adaptarea volumului de lucru fără modificări de planuri de ultim moment. Printr-o alocare multianuală, administratorul poate să utilizeze fondurile într-un mod mai flexibil şi mai bine adaptat la nevoile economice;

- permite realizarea evaluărilor comparative şi a supravegherii reglementare prin stabilirea mai precisă a obiectivelor de performanţă. Stabilirea unor obiective de performanţă precise facilitează evaluarea poziţiilor relative ocupate de administratorul de infrastructură şi definirea

rentabilităţii în funcţie de costurile administratorului de infrastructură, dar şi de performanţele acestuia;

- îmbunătăţi performanţa, bazându-se pe plăţi în funcţie de performanţă şi încetându-se compensarea administratorului de infrastructură pentru o anumită cheltuială, precum şi consolidând controlul de calitate. Criteriile de calitate se împart în două categorii: indicatori bazaţi pe calitatea serviciului de transport feroviar (viteză, siguranţă) şi cei bazaţi pe punerea la dispoziţie a infrastructurii (costul de întreţinere per kilometru de cale ferată, procentajul liniilor pe care există restricţii temporare de viteză);

Subsecvent, aportul anual financiar a Guvernului alocat pentru administrarea infrastructurii feroviare va micșora costul logisticii în urma micșorării timpului de transport fiind majorată limita de viteză a circulației trenurilor, reducerea timpului de rotație a vagoanelor destinate transportului de mărfuri, micșorarea consumului de motorină și lubrifianți, precum și reducerea orelor calculate pentru munca mecanicilor de locomotivă și asistenților acestora implicați nemijlocit în tracțiunea vagoanelor.

Finanțarea încrucișată a serviciului transport feroviar de pasageri și dezinteresul statului pe parcursul deceniilor în privința cofinanțării serviciului evocat prin asigurarea cetățenilor cu transport sigur, calitativ și confortabil au cauzat degradarea calității serviciilor de transport și au generat pierderi de circa 1,7 miliarde de lei afectând negativ activitatea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Prestarea serviciilor de transport pasageri de către o întreprindere feroviară, fondată de Guvern sau persoane private, este falimentară în lipsa asigurării suportului garantat din bugetul de stat.

Finanțarea încrucișată a serviciului respectiv este practicată de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” de la independența Republicii Moldova pînă în prezent și a avut un impact pozitiv doar pînă la liberalizarea serviciilor de transport rutier de pasageri și mărfuri. Evoluția finanțării încrucișării se va examina prin prisma volumelor de mărfuri și numărului de pasageri transportați de Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

Reieșind din datele statistice, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a transportat mărfuri, în perioada anilor 1995-2008, în mediu 11 512 650 tone/anual, dar în perioada anilor 2009-2021, în mediu 4 251 760 tone/anual. Anii 2022-2026 sunt incomparabili din punct de vedere a statisticii în contextul războiului dintre Ucraina și Federația Rusă.

Analizând datele respective, tragem concluzia că Î.S. „Calea Ferată din Moldova” a avut venituri de zeci de milioane de dolari S.U.A. în perioada anilor 1995-2008, fiind posibilă nu doar acoperirea pierderilor în transportul feroviar de pasageri local, dar și finanțarea mentenanței infrastructurii feroviare și dezvoltării infrastructurii feroviare, construind tronsonul de cale ferată Cahul-Giurgiulești.

O altă cauză este justificată prin faptul că în perioada anilor 1990-2000, practic nu exista concurență dintre transportul feroviar și transportul rutier de pasageri. Acest avantaj permitea monopolizarea serviciilor de transport de pasageri interraional și permitea încasarea veniturilor suficiente pentru mentenanța garniturilor de tren.

În urma dezvoltării serviciilor de transport rutier de pasageri, majoritatea pasagerilor transportului feroviar au ales să schimbe tipul de transport cu care aceștia vor călători. Astfel, transportul rutier de pasageri oferea mai multe facilități călătorilor, de exemplu oprirea autovehiculului în orice locație, ceea ce este imposibil în raport cu o cursă feroviară de pasageri.

În urma crizei mondiale economice din 2008-2009, volumele de mărfuri transportate pe cale ferată s-au micșorat de 3 ori, ceea ce s-a răsfrâns asupra veniturilor Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, precum și a cantității și a calității serviciilor de transport feroviar de pasageri.

Din anul 2009, datele statistice și situațiile financiar-economice ale întreprinderii nominalizate, comunicau expres despre necesitatea atragerii atenției statului la numărul redus de pasageri transportați pe cursele feroviare locale, calității serviciilor și pierderilor înregistrate la prestarea serviciului respectiv. Administrațiile a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” informau Guvernul despre dificultățile întîmpinate și necesitatea intervenției pentru a menține serviciile

de transport local de pasageri. Reticența Guvernului de a interveni se justifica prin faptul că întreprinderea generează anumite venituri din transport marfă și prin intermediul încrucișării financiare respective, întreprinderea urmează să asigure cetățenii cu curse feroviare locale de pasageri.

Dezinteresul nominalizat, în comun cu respingerea propunerii de a subvenționa întreținerea infrastructurii feroviare, au adus Î.S. „Calea Ferată din Moldova" în prag de faliment. Aceasta înregistrând lipsă de lichidități financiare pentru acoperirea cheltuielilor. Astfel, în anul 2015, anii 2020-2021 și anii 2024-2025, administrația Î.S. „Calea Ferată din Moldova" nu avea capacitate să remunereze angajații pentru munca prestată.

Astfel, în lipsa suportului adecvat din partea Guvernului, este necesar de lichidat serviciul de transport feroviar de pasageri.

4.4 Impactul social

Proiectul are impact social, în special în contextul asigurării accesului la servicii de calitate în domeniul transportului feroviar, prestate în condiții de siguranță și fiabilitate, prin creșterea mobilității transportului de mărfuri și pasageri în termeni restrânși în transportul feroviar.

Există potențial de a majora volumul pasagerilor transportați cu trenurile locale. În context, liberalizarea pieței serviciilor de transport pasageri și posibilitatea contractării serviciilor respective de către stat, sporește atractivitatea pentru mediul de afaceri de a investi în material rulant, având garanții pe termen lung convenite în contractele privind obligațiile de servicii publice de pasageri, privind sustenabilitatea serviciului și co-finanțarea acestuia de către comanditar.

În context, implementarea instrumentului de cofinanțare a serviciilor de transport feroviar de pasageri va permite extinderea curselor feroviare.

4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.

4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.

4.5 Impactul asupra mediului

Proiectul nu are un impact direct asupra mediului.

Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea infrastructurii feroviare și dezvoltarea transportului feroviar, un obiectiv major al Contractului multianual menționat, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung. Transportul feroviar este considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul în comparație cu transportul rutier, deoarece emisiile de gaze cu efect de seră sunt mai reduse. De asemenea, sprijinirea proiectelor de infrastructură durabilă, rezistență la schimbările climatice, este un alt element care contribuie la obiectivul de a reduce impactul negativ asupra mediului.

Astfel, deși impactul imediat asupra mediului nu este semnificativ, pe termen lung, proiectul poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului.

Călătoria cu trenul rămâne cel mai ecologic mod de transport de pasageri din Europa. Evaluarea are la bază cercetarea diferitelor tipuri de transport în sprijinul eforturilor pentru punerea în aplicare a Acordului ecologic al Uniunii Europene. Raportul anual de transport și mediu realizat de Agenția Europeană de Mediu îndeamnă oamenii să aleagă transportul feroviar datorită nivelului redus al emisiilor de gaze cu efect de seră pe care acesta le produce.

Acordul Verde European își dorește ca Europa să devină primul continent neutru din punct de vedere climatic. Printre altele, acesta include ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi cu 90% până în anul 2050 comparativ cu anul 1990. Schimbarea altor tipuri de transport de pasageri pe cel feroviar poate juca un rol cheie în atingerea acestui obiectiv, deoarece trecerea la un transport sustenabil poate aduce o contribuție importantă la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră. În 2018, sectorul transporturilor a reprezentat 25% din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. Din aceste emisii 72% provin din transportul rutier, 14% din cel maritim, 13% din cel aviatic, iar din transportul feroviar provin doar 0.4%.

4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul nu transpune legislația UE
5.2 Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea şi consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/17970). Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice. Proiectul urmează a fi avizat de următoarelor instituții: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Energiei; - Consiliul Concurenței; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”). După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

Secretar de stat **Mircea PĂSCĂLUȚĂ**

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

nr.06-4246 din 27.07.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria şi denumirea proiectului	Proiectul hotărîrii Guvernului pentru aprobarea Programului național de infrastructură feroviară pentru anii 2026-2030 și pentru aprobarea încheierii Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare pentru anii 2026-2030 și a Contractului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri pentru anii 2026-2027
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat în temeiul art. 3 alin. (3) lit. a) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4.	Referinţa la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul este elaborat în vederea executării reformei 2.2.5-6 și măsurilor 5-6 din Pilonul 2 la Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025
5.	Lista autorităților şi instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Consiliul Concurenței; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”).
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	05 zile lucrătoare.

7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Gapeev Roman, Șef al Direcției politici în domeniul transportului feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, tel. 0 22 250 617, e-mail: roman.gapeev@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului; 2. Nota de fundamentare la proiect;
9.	Data şi ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Secretar de stat **Mircea PĂSCĂLUȚĂ**

Ex. Roman Gapeev, 022-250-617