

ANALIZĂ Petrișor Peiu: Evoluția și dezvoltarea transportului feroviar în România după 1989

1 februarie 2021

Dispariția multora dintre marile platforme industriale ale României după 1989 a condus la o scădere majoră a importanței, interesului și semnificației economice ale transportului feroviar în țara noastră. Cantitățile de marfă transportate au scăzut semnificativ, la fel și numărul pasagerilor. Dar a apărut integrarea în sistemul european feroviar, a apărut standardizarea la nivel continental și începe să se vadă o presiune care vine de la Bruxelles pentru readucerea în prim-planul politicilor publice a transportului feroviar.



Esențială rămâne ideea realizării unui spațiu unic feroviar european, ceea ce presupune standardizarea tehnologiilor, interoperabilitatea soluțiilor tehnice folosite, precum și coordonarea la nivelul Uniunii Europene a politicilor de dezvoltare a rețelei și a pieței.

Dar interoperabilitatea și spațiul unic feroviar european vin la pachet cu cerințele de liberalizare a pieței transportului de călători și de marfă.

În aceste două chei trebuie privite evoluțiile sistemului feroviar de după 1989: pe de o parte urmărirea normelor și proiectelor europene de standardizare și interoperabilitate a infrastructurii și, pe de altă parte, realizarea unei piețe liberalizate pentru cele două categorii de transport feroviar (marfă și călători).

În ultimele decenii, sistemul feroviar și-a diminuat complexitatea și și-a pierdut mult din extinderea în profunzime: s-au închis peste 400 de gări, s-au dezafectat multe linii de cale ferată, s-a redus dramatic traficul de marfă și de pasageri. Ca efect al scăderii importanței sale în politicile publice, sistemul feroviar a devenit subfinanțat cronic, ceea

ce a determinat scăderea calității serviciului feroviar, în paralel cu creșterea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii. Transportul feroviar a devenit necompetitiv.

Factorul politic, concentrat pe acțiuni cu efect imediat asupra publicului, a ignorat, într-o măsură destul de însemnată, marile proiecte feroviare de modernizare, tocmai pentru că sunt lungi, scumpe și dificil de administrat. Efortul financiar și administrativ guvernamental s-a axat, cu prioritate, pe dezvoltarea sistemului rutier, iar calea ferată a trecut într-un nemeritat plan secund.

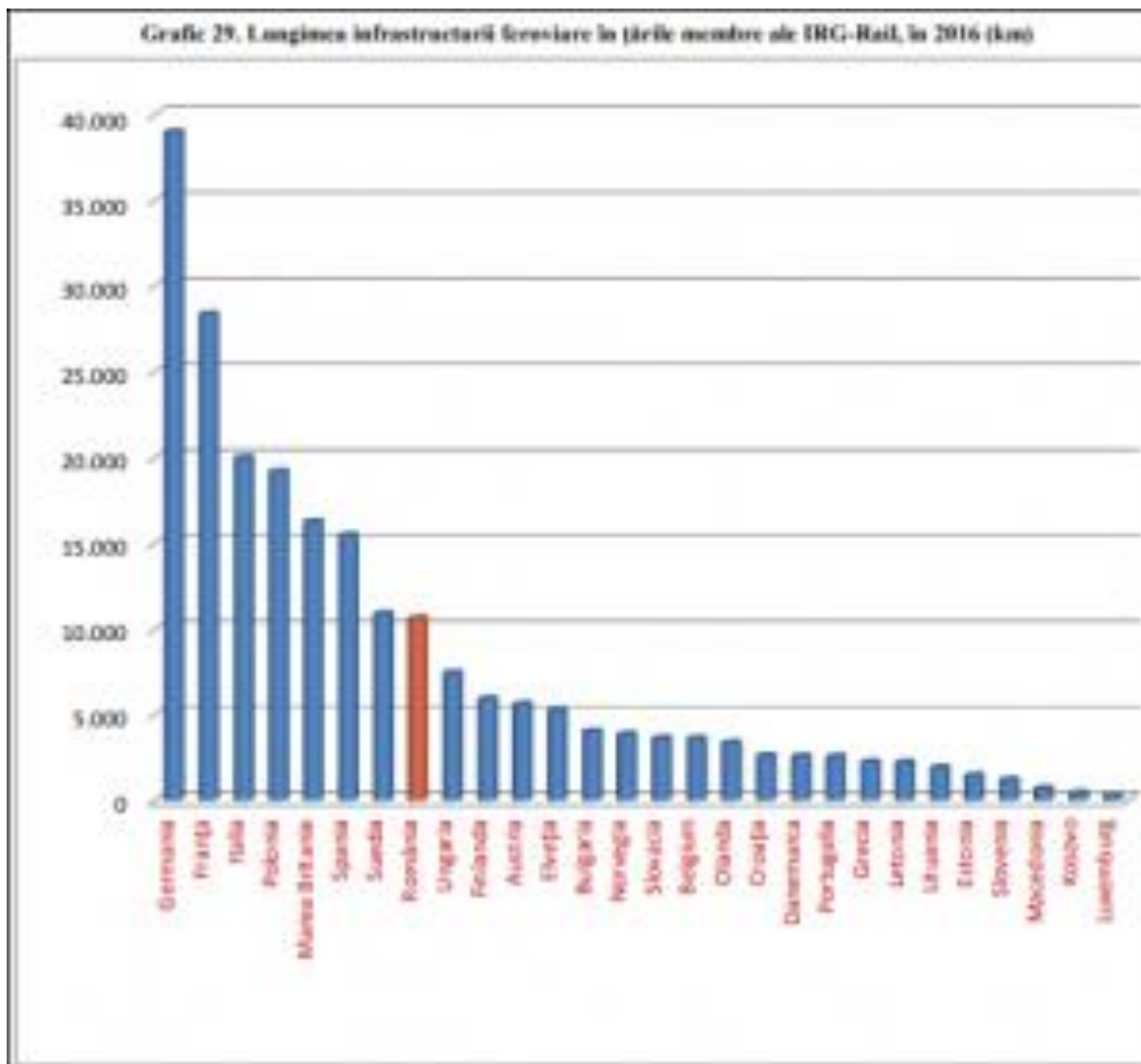
Un simbolism nedorit a făcut posibil ca prima cale ferată de pe teritoriul de atunci al României (București – Giurgiu, deschisă pentru trafic la 26 august 1869, construită începând cu 1 septembrie 1865 de către compania engleză John Trevor-Barkley) să fie închisă circulației timp de 15 ani. 15 ani nu s-a mai circulat pe cea mai veche cale ferată din România secolului XIX și nimănui nu i s-a părut revoltător. Chiar dacă acea cale ferată este parte a unui coridor european. În timpul inundațiilor din 13 august 2005, s-a prăbușit podul peste râul Argeș de la Grădiștea, cel mai vechi pod de cale ferată din Vechiul Regat.

Și totuși, în plan simbolic, tot aici, pe calea ferată București-Giurgiu poate începe campania de modernizare a României, în sensul adecvării la logica europeană a dezvoltării prin creșterea ponderii transportului feroviar la nivel continental. Și țara noastră se conectează, chiar dacă mai lent, la paradigma dezvoltării europene. În noiembrie 2020 a fost atribuită către Porr Construct licitația pentru modernizarea lot 1 a liniei de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Frontieră. Lotul 2: "Modernizarea infrastructurii de cale ferată între stațiile CF București Nord – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră" – se află în etapa definitivării Studiului de Fezabilitate Final și a documentației privind obținerea acordului de mediu.

Cu alte cuvinte, dacă unitatea teritoriului național și creșterea economică remarcabilă din secolele XIX și XX s-au făcut de-a lungul marilor coridoare feroviare, tot astfel, prin modernizarea căii ferate, România se va re-conecta, total și profund, la logica de dezvoltare și modernizare a Uniunii Europene. Dacă naționalitatea s-a mărit și a strălucit și datorită căii ferate, modernitatea și europenitatea se vor definitiva și cu ajutorul căii ferate.

Mărimea, calitatea și intensitatea utilizării rețelei feroviare naționale

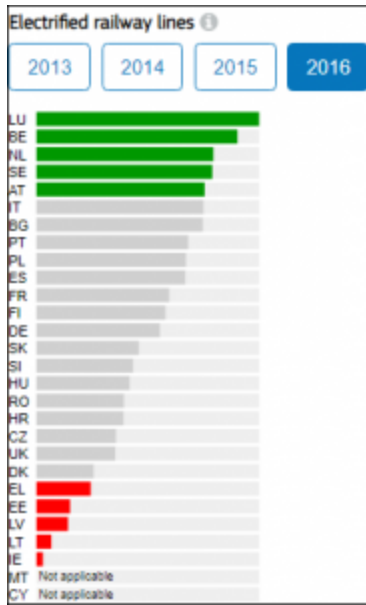
România deține a opta cea mai extinsă rețea de căi ferate din Uniunea Europeană în 2018 (cu Marea Britanie) și a șaptea cea mai extinsă rețea în Uniunea Europeană fără Marea Britanie, cu puțin peste 10.000 km din totalul de 217.000 km la nivelul întregii Uniuni. Asta înseamnă că pe teritoriul nostru avem aproape 5% (a douăzecea parte) din rețeaua feroviară europeană:



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Marile puteri feroviare ale continentului sunt, fără îndoială, Germania și Franța. A patra rețea ca mărime aparține Poloniei (peste 18.500 km), iar celelalte state est europene au rețele mai mici decât cea românească: Republica Cehă are aproape 9.500 km, Ungaria are 7.700 km, Bulgaria puțin peste 4.000 km, iar Slovacia 3.700 km. Croația se situează puțin peste 3.600 km, Slovenia are 1.200 km, iar statele baltice au împreună mai puțin de 5.000 km de rețea.

Practic, din punct de vedere al rețelei, România se află pe aceeași poziție precum mărimea teritoriului, peste nivelul economiei sale în ansamblul Uniunii Europene. Cu alte cuvinte, dacă ținem cont de faptul că, în 2019, România a avut a 14-a cea mai mare economie din UE, situarea sa pe poziția a opta în clasamentul mărimii rețelelor feroviare ar trebui să fie un important avantaj comparativ al acestui tip de transport:



Sursa: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/share-electrified-railway_en

Cu doar 37,43% din rețea electrificată, ne situăm pe locul 17 în Uniune, imediat după Ungaria (40% din rețea electrificată), la mare distanță de Bulgaria (peste 71% din rețea electrificată, locul 7 în Uniune) sau Polonia (aproape 64% din rețea electrificată, locul 9 în Uniune). Nici Franța sau Germania nu sunt însă pe poziții fruntașe în acest clasament: francezii au aproape 57% din rețea electrificată, locul 11 în Uniune, iar germanii, cu aproape 53% din rețea electrificată, se situează pe locul 13 în Uniune. Și dacă tot am ajuns la acest subiect, să spunem și faptul (trist, fără îndoială) că, după anul 1990, nu s-a mai dat în folosință niciun nou

kilometru de cale ferată electrificată.

Un lucru important de spus este acela că România a evitat, în pofida perioadei grele de restructurare economică de după căderea comunismului, o scădere catastrofală a dimensiunii rețelei feroviare, spre deosebire de Polonia, de exemplu:

Country	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
RO	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	
PL	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section25.xlsx>

Dacă Polonia a pierdut 8.000 km de rețea feroviară după 1989 (o treime din ceea ce avea la căderea comunismului), noi am reușit să limităm pierderile de rețea la doar 600 km de cale ferată (mai puțin de 6% din rețeaua avută la căderea comunismului).

Polonia, în schimb, a reușit să devină prima țară fost comunistă care are o rețea proprie de cale ferată de mare viteză, adică o rețea pe care trenul poate circula cu maximum 250 km/h: 224 km din căile ferate poloneze permit această viteză maximă, aproape 3% din totalul rețelei europene de mare viteză.

Length of lines km at end of year											
	BE	DE	DK	ES	FR	IT	NL	AT*	PL	UK	EU-27
1995	-	-	-	-	425	174	-	-	-	-	599
1998	-	90	-	-	70	194	-	-	-	-	1 091
1999	-	426	-	471	1 290	238	-	-	-	-	2 425
2000	72	576	-	471	1 290	238	-	-	-	-	2 647
2001	72	576	-	471	1 549	238	-	-	-	-	2 906
2002	137	720	-	471	1 549	238	-	-	-	-	3 115
2003	137	759	-	1 017	1 549	238	-	-	-	-	3 700
2004	137	1 089	-	1 017	1 549	238	-	-	-	-	4 030
2005	137	1 089	-	1 038	1 549	238	-	-	-	74	4 051
2006	137	1 170	-	1 245	1 549	324	90	-	-	74	4 523
2007	137	1 170	-	1 461	1 804	324	90	-	-	74	5 054
2008	137	1 178	-	1 581	1 804	335	90	-	-	113.4	5 405
2009	309	1 178	-	1 547	1 804	356	90	-	-	113.4	5 804
2010	309	1 178	-	2 102	1 910	356	90	-	-	113.4	6 347
2011	309	1 240	-	2 157	2 058	356	90	-	-	113.4	6 640
2012	309	1 250	-	2 193	2 058	356	90	50	-	113.4	6 714
2013	309	1 258	-	2 489	2 058	356	90	50	-	113.4	7 010
2014	309	1 250	-	2 489	2 058	356	90	50	-	113.4	7 010
2015	309	1 381	-	3 002	2 058	356	90	50	224	113.4	7 876
2016	309	1 381	-	3 002	2 160	356	90	67	224	113.4	8 045
2017	309	1 571	-	3 002	2 194	356	90	67	224	113.4	8 873
2018	309	1 571	-	3 002	2 734	356	90	67	224	113.4	8 793
2019	309	1 571	54	2 297	2 734	321	90	67	224	113	9 369

Source: Union Internationale des Chemins de Fer.

Note: Length of lines or of sections of lines designed for trains that can go faster than 250 km/h at some point during the journey. AT- maximum speed of 230 km/h.

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section25.xlsx>

Conform Documentului de Referință al Rețelei CFR SA, lungimea liniei duble este de aproximativ 2.917 km, iar a celei simple de 7.711 km. Aproximativ 4.031 km de linie este electrificată, iar 6.598 km este neelectrificată.

Lungimea infrastructurii neinteroperabile administrate de CFR SA a crescut cu aproximativ 15%, în perioada 2015-2017, de la 1.269,4 km, în 2015, la 1.858 km, în 2017, în condițiile în care lungimea totală a liniilor neinteroperabile a rămas neschimbată

(sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf).

Calea ferată a rămas un angajator mare la nivel național, în 2017 numărând 27.100 angajați în întreg sectorul, ceea ce ne plasează pe locul 6 în Uniunea Europeană fără Marea Britanie. De exemplu, în Germania lucrează în domeniul feroviar 46.000 de persoane, în Franța 82.000 de persoane, în Italia 44.000 de persoane, în Polonia 49.000 de persoane, în Ungaria 18.800 de persoane și în Republica Cehă 26.700 de persoane.

Employment by mode of transport (*) (in 1 000)											
2017											
	Total	Road single transport	Road passenger transport (†)	Railways	Pipelines	Inland water transport	Sea transport	Air transport	Warehousing and support activities	Postal and courier activities	
EU-27	2926.3	2066.9	2036.9	622.3	25.2	43.8	263.6	266.3	2420.0	1124.4	EU-27
EU-28	2977.3	2122.6	2092.9	646.7	26.9	44.3	272.7	268.6	2472.2	1149.6	EU-28
BE	214.8	207	193	10.2	1.6	0.5	0.7	8.3	20.1	24.8	BE
BG	112.6	112.6	112.6	0.2	0.4	0.6	0.7	3.1	22.2	20.4	BG
CZ	266.9	125.6	125.1	207	0.2	0.6	0.2	2.5	20.1	22.3	CZ
DE	466.2	211	20.3	24	0.2	0.2	11.7	3.3	20.2	29.8	DE
DK	2425.8	460.0	465.4	46.7	0.3	10.3	10.4	62.8	116.0	222.2	DK
EE	48.8	19.2	17	1.2	0.8	0.2	0.2	0.2	12.7	3.4	EE
ES	406.6	227	20.3	4.2	0.2	0.4	0.4	0.7	12.0	12.8	ES
FI	296.2	22.1	20.2	0.7	0.3	0.0	16.1	3.8	42.2	15.1	FI
FR	822.9	320.1	320.1	15.4	2.6	0.6	7.2	22.8	222.2	82.8	FR
GB	1340.3	146.5	146.5	62.8	1.4	3.8	12.2	45.2	225.4	220.4	GB
HR	84.3	22.2	20.1	3.0	0.1	0.1	4.2	1.1	21.1	10.4	HR
IT	1044.5	322.8	322.8	44.9	2.3	3.1	40.9	19.5	240.0	153.1	IT
CY	10.1	2.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	11.0	1.6	CY
LV	72.7	26.6	18.8	3.4	0.0	0.0	0.0	1.1	22.1	5.5	LV
LT	127.4	12.2	11.4	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0	22.2	7.2	LT
LU	22.2	1.2	1.2	1.2	0.0	0.2	0.2	0.2	1.2	1.2	LU
HU	242.1	78.1	42.3	22.8	0.2	0.2	0.2	1.1	84.4	22.2	HU
MT	10.6	2.2	2.2	0.2	0.0	0.2	0.2	0.8	4.0	0.2	MT
NL	400.0	122.0	122.0	1.2	0.1	12.4	9.1	22.1	22.0	84.8	NL
AT	202.5	82.5	82.5	22.2	0.2	0.2	0.0	0.2	22.0	24.1	AT
PL	422.2	224.4	121.8	42.9	4.0	1.2	2.0	4.8	22.4	22.2	PL
PT	166.4	82.2	24.8	0.2	0.2	0.2	2.2	10.8	22.2	14.2	PT
RO	222.4	122.1	78.9	21.1	0.1	2.1	0.0	4.4	84.1	22.2	RO
SI	42.2	22.2	1.6	1.4	0.2	0.2	0.2	0.6	3.1	6.8	SI
SK	112.2	42.0	2.2	7.2	0.2	0.6	0.2	0.4	22.0	16.2	SK
FI	142.1	42.4	22.2	4.2	0.2	0.2	0.2	1.1	22.4	22.1	FI
SE	222.4	22.0	22.2	2.1	0.2	1.2	1.2	5.1	24.0	22.4	SE
UK	222.2	222.2	222.2	22.2	1.2	0.2	2.2	22.1	222.2	222.2	UK

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section21.xlsx>

Trebuie însă, să remarcăm nivelul extrem de scăzut al cifrei de afaceri agregate al celor 90 de companii care activează în România în sectorul feroviar: 946 de milioane de euro în 2017, sub pragul de 1 miliard de euro. Această sumă ne plasează pe locul 12 în Uniunea Europeană fără Marea Britanie:

Turnover by mode of transport (*)											
2017 (million EUR)											
	Total	Road Inland transport	Road percentage transport (%)	Railways	Pipelines	Inland water transport	Sea transport	Air transport	Warehousing and support activities	Postal and courier activities	
EU-27	888888	324 484	36 513	45 287	40 402	4 777	777 607	107 346	438 036	105 000	EU-27
EU-28	1565 431	573 516	36 616	62 678	7 677	7 682	888 888	147 344	551 338	128 835	EU-28
BE	58 888	12 087	1 402	4 364	712	205	2 340	3 322	21 331	4 007	BE
BG	2 555	2 306	818	367	367	287	44	238	1 388	401	BG
CZ	33 333	8 333	1 188	7 337	337	43	7	1 138	8 138	1 382	CZ
DE	75 336	6 332	3 738	7 344	334	37	28 330	2 331	11 336	1 330	DE
DK	330 888	44 824	34 418	7 088	4 888	2 334	33 082	24 118	134 242	41 811	DK
EE	5 288	1 288	497	37	37	82	550	407	2 188	155	EE
ES	20 854	7 857	1 583	583	37	487	740	7 447	5 716	1 746	ES
FR	14 423	2 365	1 476	367	438	0	1 071	2 204	5 081	653	FR
GR	118 888	38 882	3 587	2 886	7 887	27	2 880	11 044	65 338	4 821	GR
HR	274 854	67 648	24 373	24 623	144	367	7 682	28 681	62 386	10 642	HR
IE	4 828	1 828	643	37	37	3	276	337	1 381	162	IE
IT	157 347	47 648	12 338	8 618	3 382	488	11 348	3 331	31 338	3 833	IT
CY	2 648	64	118	37	37	0	130	64	2 448	71	CY
LV	5 314	1 448	282	487	487	287	67	532	2 688	128	LV
LT	8 888	4 538	135	487	37	37	487	238	5 838	150	LT
LU	6 088	1 348	238	67	37	53	0	2 637	7 337	687	LU
HU	18 384	5 838	1 742	487	387	37	37	2 148	6 338	347	HU
MT	2 884	287	37	37	37	0	12	487	7 338	37	MT
NL	85 887	33 338	3 338	7 338	338	7 338	4 387	10 682	31 338	6 038	NL
PL	43 333	18 334	4 882	7 338	487	338	0	3 334	18 338	3 884	PL
PT	54 818	21 648	4 088	2 838	838	81	488	2 280	13 334	2 348	PT
RO	28 888	5 878	1 287	687	487	487	377	4 438	7 423	347	RO
SK	13 838	5 825	1 287	846	476	128	60	764	3 865	315	SK
SI	5 888	2 360	283	245	37	37	37	213	1 581	247	SI
SE	8 338	3 338	384	387	387	13	0	111	2 373	632	SE
FI	32 338	6 336	2 347	338	364	71	3 843	3 118	1 370	1 166	FI
EE	48 388	18 334	8 432	1 336	37	383	2 884	3 831	11 688	3 382	EE
UK	218 777	28 121	24 238	11 338	833	336	14 447	28 338	78 182	28 833	UK

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section21.xlsx>

Spre comparație, în Polonia se realiza în 2017, în domeniul feroviar, o cifră de afaceri agregată de aproape 3 miliarde de euro (2,838 miliarde de euro), în Ungaria una de 848 de milioane de euro, în Republica Cehă 1,38 miliarde de euro. Marile performere la nivel continental sunt Franța (24,6 miliarde de euro cifră de afaceri agregată în domeniul feroviar), Germania (peste 11 miliarde de euro) și Italia (peste 8 miliarde de euro).

Dacă am dori să măsurăm intensitatea utilizării rețelei feroviare, ar trebui să ne uităm la indicatori specifici. Cea mai largă acoperire este dată de indicatorul de trafic global: numărul de tren-kilometri pe durata unui an. Acest indicator ne plasează pe poziția a 12-a în Uniunea Europeană, cu o valoare de 77,3 milioane de tren-kilometri. Spre comparație, Polonia are acest indicator la nivelul de 243,8 milioane tren-kilometri, iar Ungaria se situează la 132 milioane de tren-kilometri. Toate valorile de mai sus sunt specifice anului 2018, ultimul analizat la nivelul Uniunii Europene. Și aici, campionii europeni sunt aceiași: Germania (1,096 miliarde de tren-kilometri), Franța (426,8 milioane de tren-kilometri) și Italia (388,1 milioane de tren-kilometri).

Mai trebuie remarcat și faptul că România a avut o evoluție contrară cu cea a statelor membre și, mai ales, cu cea a statelor din regiune. Astfel, dacă la noi traficul global a scăzut de la 94,5 milioane de tren-kilometri în anul 2005 la 77,3 milioane de tren-kilometri în 2018, în Polonia traficul a crescut de la 207,2 milioane de tren-kilometri în anul 2005 la valoarea din 2018, 243,8 milioane de tren-kilometri, iar în Ungaria traficul este și el pe o traiectorie ascendentă, de la 102,8 milioane de tren-kilometri în anul 2005 până la 132 milioane de tren-kilometri în 2018. Evoluția la nivelul întregii Uniuni Europene fără Marea Britanie este, de asemenea, ascendentă, traficul global crescând de la 3,485 de miliarde de tren-kilometri până la 3,679 miliarde de tren-kilometri:

Rail traffic measured in train kilometers

Country	Rail traffic measured in train kilometers																Rail traffic measured in train kilometers	Rail traffic measured in train kilometers	Rail traffic measured in train kilometers
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019				
EU	3485.0	3500.0	3550.0	3600.0	3650.0	3700.0	3750.0	3800.0	3850.0	3900.0	3950.0	4000.0	4050.0	4100.0	4150.0	4200.0	4250.0	4300.0	
AT	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
BE	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
BG	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
CZ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
DE	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
DK	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
EE	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
ES	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
FR	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
GR	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
HR	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
HU	102.8	105.0	107.0	109.0	111.0	113.0	115.0	117.0	119.0	121.0	123.0	125.0	127.0	129.0	131.0	133.0	135.0	137.0	
IT	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
LT	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
LU	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
NL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
PL	207.2	210.0	215.0	220.0	225.0	230.0	235.0	240.0	245.0	250.0	255.0	260.0	265.0	270.0	275.0	280.0	285.0	290.0	
PT	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
RO	94.5	92.0	90.0	88.0	86.0	84.0	82.0	80.0	78.0	76.0	74.0	72.0	70.0	68.0	66.0	64.0	62.0	60.0	
SE	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
SI	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
SK	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
UK	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section22.xlsx>

Mai trebuie observată și proporția dintre traficul aferent transportului de marfă și cel aferent transportului de călători. La nivelul Uniunii (fără Marea Britanie), 78,5% din trafic este destinat mărfurilor și 21,2 % călătorilor. În România 81,4% din trafic este de marfă și 18,6% de călători. În Polonia avem 66,1% din trafic pentru marfă și 31,7% pentru călători, în Ungaria avem 64,1% pentru marfă și 34,1% pentru călători, în Republica Cehă avem 80,5% pentru marfă și 19,5% pentru călători. Germania are 73,7% din trafic pentru marfă și 26,3% pentru călători, Franța are 85,2% din trafic alocat transportului de marfă și doar 14,8% alocat transportului de călători, iar în Italia proporția dintre marfă și călători este : 88,3% la 11,7% în favoarea transportului de marfă. Toate aceste cifre indică o disparitate majoră față de zona noastră de Europa (în care, pe lângă Polonia și Ungaria, mai putem include Austria, Slovacia, Bulgaria și Croația) în sensul în care în România se constată cea mai scăzută pondere a transportului de călători în ansamblul transportului feroviar.

Un fapt uimitor, însă, este acela că România este campion european absolut al libertății pieței feroviare destinată mărfurilor, cu un grad de deschidere a pieței de 63,9%, ceea ce o situează pe primul loc în Uniunea Europeană la acest indicator. Polonia are un grad de deschidere a pieței de 45,9%, Ungaria unul de 50,6%, Republica Cehă atinge 35,1% și Bulgaria 52,7% la acest indicator. Marile puteri feroviare continentale se află la valori mult mai mici decât a României la gradul de deschidere a pieței pe transport feroviar de marfă: Germania la 51,3%, Franța la 46% și Italia la 57%. Cea mai liberală națiune europeană se situează la 59% cu acest indicator, ocupând locul 2 în clasamentul Uniunii:

Freight										
Share of all but the principal undertakings										
	2006	2008	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BE	0.0%	0.0%	0.0%	13.4%	18.0%	24.0%	25.0%	40.6%	31.0%	19.0%
BG	3.2%	14.3%	21.6%	24.5%	44.3%	40.0%	51.4%	54.3%	50.0%	52.7%
CZ			13.3%	20.8%	20.0%	30.0%	33.0%	34.9%	36.8%	39.0%
DE			25.0%	27.0%	25.0%	24.0%	25.0%	26.0%	27.0%	26.3%
DK	66.4%	22.0%	25.0%	28.8%	32.8%	34.0%	40.8%	43.3%	47.3%	51.0%
EE	50.6%	49.0%	41.0%	36.8%	35.0%	30.0%	29.0%	30.0%	33.0%	1.6%
IE	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
IL	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ES	4.8%	5.0%	8.0%	6.0%	15.0%	20.0%	26.0%	29.3%	30.8%	34.3%
FR	0.6%	10.6%	20.8%	26.8%	26.0%	31.8%	35.8%	41.0%	43.8%	46.8%
GR	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	14.0%	23.0%	32.0%
IT	11.5%		24.7%	16.0%	7.6%	41.8%	41.8%	55.0%	55.4%	57.0%
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LU	10.8%	0.0%	21.3%	22.8%	22.3%	21.3%	31.0%	25.3%	23.8%	31.6%
LT	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
LV	0.0%		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NL	0.0%	14.4%	19.0%	31.0%	34.8%	31.8%	39.6%	42.0%	41.3%	50.6%
PT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RO	14.0%	21.0%	40.8%	28.8%	41.4%	41.8%		41.0%	38.3%	59.0%
AT	10.8%	14.6%	14.6%	11.8%	19.0%	21.6%	20.6%	26.0%	24.3%	24.7%
PL	16.8%	24.0%	25.8%	22.8%	34.8%	36.0%	38.0%	40.8%	42.8%	44.0%
PT	0.0%		0.0%	0.0%	13.8%	11.0%	11.0%	15.4%	14.2%	12.6%
SK	24.0%	41.0%	34.0%	32.7%	37.6%	42.0%	49.0%	63.0%	63.8%	63.8%
SI	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.0%	13.0%	13.0%	14.0%
SE	2.8%	2.8%	2.0%	0.8%	13.8%	10.8%	10.6%	10.8%	22.0%	24.6%
FI	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	1.0%
UK	32.3%		40.8%		26.0%	27.8%	49.0%	45.0%	45.8%	48.8%

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section22.xlsx>

În ceea ce privește poziționarea țării noastre în domeniul transportului de călători, aici putem vorbi de o disparitate dramatică față de tiparul european continental. 407 miliarde de pasageri-kilometri feroviari am avut în Uniunea Europeană fără Marea Britanie în anul 2018. Ei bine, România nu atingea, în acel an, decât 5,6 miliarde de călători-kilometri pe transportul feroviar, adică 1,3% din volumul european. În acel an, Polonia avea 21 de miliarde de călători-kilometri, iar Ungaria 7,8 miliarde de pasageri-kilometri feroviari. Republica Cehă a avut, tot în 2018, 10,2 miliarde de pasageri-kilometri, Slovacia 3,8 miliarde de pasageri-kilometri, iar Bulgaria și Croația – 1,5 miliarde de pasageri-kilometri, respectiv 0,7 milioane de pasager-kilometri feroviari. Germania (peste 98 de miliarde de pasageri-kilometri în 2018) și Franța (peste 97 de miliarde de pasageri-kilometri) însumează aproape jumătate din traficul de pasageri feroviari din Uniunea Europeană

fără Marea Britanie, urmate de Italia (55,5 miliarde de pasageri-kilometri), Spania (28,4 miliarde de pasageri-kilometri în 2018) și Olanda (18,9 miliarde de pasageri-kilometri). În regiunea noastră este de remarcat ponderea mare a călătoriilor cu trenul din Austria (13,2 miliarde de pasageri-kilometri).

Dacă ne uităm, însă, la domeniul feroviar extins și comparăm valorile pentru transportul feroviar urban (tramvai și metrou), cu 8,7 miliarde de pasageri-kilometri anual, România are cam 10% din traficul de pasageri la nivelul întregii Uniuni Europene, fără Marea Britanie. Trafic de pasageri de tramvai și metrou mai mare decât la noi nu sunt decât în Germania (17,6 miliarde-kilometri), Franța (10,8 miliarde de pasageri-kilometri) și Republica Cehă (10,7 miliarde de pasageri-kilometri). Spania are, de exemplu, anual același trafic de pasageri cu tramvaiul și metroul ca România (8,7 miliarde de pasageri-kilometri), iar Italia, cu 6,9 miliarde de pasageri-kilometri, se află în urma noastră. Polonia, cu 4,4 miliarde de călători-kilometri cu tramvaiul și metroul și Ungaria (2,7 miliarde de pasageri-kilometri) se află cu mult în urma noastră.

Modal split of passenger transport on land by country 2018											
passenger-km in %											
Passenger				Buses and coaches				Railways		Tram & metro	
Passenger				Buses and coaches				Railways		Tram & Metro	
Passenger				Buses and coaches				Railways		Tram & Metro	
BE	81,7	8,2	7,8	2,7	80,2	8,7	7,8	2,7	80,2	BE	
BG	82,1	8,2	7,8	2,7	80,2	8,7	7,8	2,7	80,2	BG	
CZ	86,9	8,5	8,7	3,7	86,9	8,5	8,7	3,7	86,9	CZ	
DK	89,9	8,8	8,7	3,5	89,9	8,8	8,7	3,5	89,9	DK	
DE	83,8	8,7	8,8	3,8	83,8	8,7	8,8	3,8	83,8	DE	
EE	86,9	8,7	2,5	3,9	86,9	8,7	2,5	3,9	86,9	EE	
EL	89,4	8,8	2,2	3,5	89,4	8,8	2,2	3,5	89,4	EL	
ES	89,8	8,2	8,8	3,7	89,8	8,2	8,8	3,7	89,8	ES	
FR	82,7	8,2	8,8	3,7	82,7	8,2	8,8	3,7	82,7	FR	
HR	83,7	8,8	2,4	3,9	83,7	8,8	2,4	3,9	83,7	HR	
IT	89,4	8,8	8,2	3,8	89,4	8,8	8,2	3,8	89,4	IT	
CY	89,1	8,8	-	-	89,1	8,8	-	-	89,1	CY	
LV	88,8	8,8	2,4	3,7	88,8	8,8	2,4	3,7	88,8	LV	
LT	88,4	8,8	3,1	-	88,4	8,8	3,1	-	88,4	LT	
LU	89,2	8,8	4,8	2,6	89,2	8,8	4,8	2,6	89,2	LU	
HU	88,8	8,8	2,7	2,9	88,8	8,8	2,7	2,9	88,8	HU	
MT	82,8	8,8	-	-	82,8	8,8	-	-	82,8	MT	
NL	88,2	8,8	8,1	3,6	88,2	8,8	8,1	3,6	88,2	NL	
AT	79,9	8,4	8,1	3,6	79,9	8,4	8,1	3,6	79,9	AT	
PL	78,0	8,7	7,7	3,8	78,0	8,7	7,7	3,8	78,0	PL	
PT	89,8	7,8	4,2	3,1	89,8	7,8	4,2	3,1	89,8	PT	
RO	75,2	8,4	4,9	3,3	75,2	8,4	4,9	3,3	75,2	RO	
SI	88,4	8,8	3,8	-	88,4	8,8	3,8	-	88,4	SI	
SK	73,4	8,1	3,8	3,7	73,4	8,1	3,8	3,7	73,4	SK	
FI	83,8	8,8	2,7	3,6	83,8	8,8	2,7	3,6	83,8	FI	
SE	89,8	7,8	3,8	3,9	89,8	7,8	3,8	3,9	89,8	SE	
UK	88,8	4,8	2,7	3,7	88,8	4,8	2,7	3,7	88,8	UK	

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section23.xlsx>

Considerațiile de mai sus se verifică și în ceea ce privește ponderile pasagerilor în totalul celor care călătoresc în România: 75,2% din traficul de aici folosește autovehiculele proprii (față de media europeană de 81,4%), 14,4% folosește autobuze/autocare (față de media europeană de 9,1%) doar 4% se realizează cu trenul (față de media europeană de 7,8%) și 6,3% utilizează tramvaiul și/sau metroul (față de media europeană de doar 1,7%).

Practic, ne aflăm cu proporția traficului feroviar la jumătatea mediei europene și depășim de patru ori media europeană în privința ponderii traficului călătorilor cu tramvaiul și/sau metroul.

Dacă vorbim despre evoluțiile din ultimii zeci de ani (după 1990), vom constata ceva șocant: în România s-a redus traficul de pasageri de aproape șase ori (!!) în perioada 1990-2018, de la 30,6 miliarde de pasageri-kilometri în 1990, la valoarea din 2018, de doar 5,6 miliarde de pasageri-kilometri. În aceeași perioadă de timp, în Polonia reducerea a fost mult mai blândă, de doar două ori și jumătate (de la 50,4 miliarde de pasageri-kilometri în 1990 la 21 de miliarde de pasageri-kilometri în anul 2018). În Ungaria, evoluția a fost și mai „cuminte”, de la 11,4 miliarde pasageri-kilometri în 1990, s-a ajuns, în anul 2018, la 7,8 miliarde de pasageri-kilometri. Pe ansamblul statelor membre ale Uniunii Europene, fără Marea Britanie, parcursul a plecat de la 362 de miliarde de pasageri-kilometri, în 1990 și a ajuns la valoarea de 407 de miliarde de pasageri-kilometri, în 2018:

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section23.xlsx>

Practic, o cădere a traficului feroviar de călători, comparabilă cu cea din România, nu se mai întâlnește la niciun stat membru (nici măcar la Bulgaria sau Croația, și acestea printre contra-performerele la nivel continental). Cea mai mică valoare a traficului de pasageri în țara noastră s-a consemnat în anul 2013: doar 4, 352 miliarde de pasageri-kilometri. În 2019 se constată o ușoară creștere a acestui indicator, până la valoarea de 5,735 miliarde de pasageri-kilometri, o valoare care marchează un plus de 31% față de minimul istoric post-revoluționar din 2013

(sursa: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00015/default/table?lang=en>) !

Marile economii europene marchează creșteri spectaculoase ale traficului feroviar de călători: 60% în plus pentru Germania, de la 61 la 98 de miliarde de pasageri-kilometri (din 1990 în 2018) și 80% în plus în Franța, de la 53,8 la 97,1 de miliarde de pasageri-kilometri (din 1990 în 2018). În plus, un procentaj din ce în ce mai mare din acest trafic se desfășoară pe liniile de mare viteză (31% în 2018 față de doar 17,4% în anul 2000), procentaj care este mai mare de 50% în Franța și Spania și ajunge la o treime în

Germania și la un sfert în Suedia și Italia. Până și în Polonia, 7,4% din traficul feroviar de călători se datorează liniilor de mare viteză:

Share of high speed rail transport in total passenger kilometres in rail transport															
%															
	BE	CZ	DE	ES	FR	IT	NL	PL	PT	SE	SI	SK	EU-27	EU-28	
2000	11.2	-	18.5	8.8	46.4	10.3	8.8	-	-	-	2.1	24.8	-	17.4	15.8
2001	11.1	-	20.5	10.0	48.7	13.5	1.3	-	-	-	1.8	25.5	-	18.2	17.2
2002	11.0	-	21.5	10.3	50.7	14.4	1.4	-	-	-	4.1	26.9	-	25.5	18.3
2003	10.6	-	24.5	9.8	51.7	15.3	4.6	-	-	-	6.8	27.2	-	21.8	19.2
2004	10.2	8.8	26.9	10.2	51.7	16.1	4.5	-	11.8	-	4.8	28.1	1.8	22.8	20.3
2005	11.5	8.1	27.2	10.7	52.4	17.1	4.5	-	12.9	-	8.9	28.2	1.8	23.4	20.8
2006	11.2	2.1	27.4	12.2	52.3	17.8	4.6	-	13.1	-	12.3	25.9	1.9	23.9	21.3
2007	10.8	4.8	27.7	11.9	54.6	17.7	4.9	-	12.7	-	16.4	27.0	2.8	24.7	22.0
2008	10.8	3.7	28.3	22.9	50.6	17.9	5.3	-	12.8	1.8	15.4	26.0	1.9	26.4	23.3
2009	10.4	3.8	27.4	49.7	56.2	22.3	5.6	-	12.6	2.1	16.6	26.9	1.9	28.7	25.3
2010	10.0	4.1	28.5	52.2	58.2	24.6	1.7	-	12.6	2.1	16.4	26.3	1.8	29.3	25.6
2011	8.5	4.3	27.3	48.3	53.7	26.2	1.7	-	11.8	1.8	18.3	24.8	7.5	28.5	25.8
2012	8.3	3.8	27.9	48.7	53.3	27.4	1.8	-	12.1	1.8	17.5	25.0	7.2	28.7	25.7
2013	8.3	3.3	28.1	53.6	53.4	28.9	1.9	-	12.7	1.8	18.7	25.8	7.8	28.8	25.7
2014	8.3	3.2	28.7	51.0	53.7	29.6	1.2	-	14.0	1.2	18.0	26.6	4.5	28.3	24.8
2015	11.8	7.8	27.8	54.0	52.8	24.5	5.7	2.7	14.4	8.9	13.9	26.4	4.4	28.8	25.2
2016	15.0	8.8	28.9	56.5	53.5	24.5	2.8	7.5	14.4	8.8	15.0	27.2	6.8	29.6	26.2
2017	15.1	8.2	29.8	56.5	58.2	24.0	2.2	7.1	14.5	8.3	15.9	27.0	7.9	31.8	27.5
2018	14.6	7.8	31.7	56.7	58.5	23.0	2.1	7.4	14.5	3.8	17.5	26.0	8.9	31.0	27.5

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section23.xlsx>

Principalele concluzii care pot fi trase privind poziționarea României în ansamblul Uniunii Europene fără Marea Britanie, din punct de vedere al înzestrării cu rețea feroviară și din punct de vedere al intensității utilizării respectivei rețele sunt sintetizate în tabelul de mai jos, aferent situației de la 1 ianuarie 2017.

Cu 540 km de cale ferată la 1 milion de locuitori, România se situează peste media Uniunii (437 km de cale ferată la 1 milion de locuitori), ocupând poziția a 13-a printre statele membre. Polonia (492 km de cale ferată la 1 milion de locuitori) se află cu câteva trepte mai jos, din acest punct de vedere, iar Ungaria (799 km de cale ferată la 1 milion de locuitori), Republica Cehă (900 km de cale ferată la 1 milion de locuitori), Slovacia (670 km de cale ferată la 1 milion de locuitori), Croația (600 km de cale ferată la 1 milion de locuitori) și Bulgaria (555 km de cale ferată la 1 milion de locuitori) ne depășesc.

În ceea ce privește gradul de acoperire a teritoriului (număr de kilometri de cale ferată la 10.000 km²), România (cu 452 km/10.000 km²) se situează ușor sub media europeană de 500 km de cale ferată/10.000 km². La acest indicator, Polonia ne este superioară, cu 606 km/10.000 km², Ungaria are un nivel aproape dublu (848 km/10.000km²), Republica Cehă unul de două ori și jumătate mai mare (1.200 km/10.000km²), Bulgaria ne este inferioară (362 km/10.000km²), Croația este cam la același nivel cu noi (460 km/10.000km²), iar Slovacia (740 km/10.000km²) ne depășește net.

În fine, ultimul indicator pe care îl putem comenta aici este rata de utilizare a căii ferate, măsurat în mii de trenuri-km/km de cale ferată). Aici ne aflăm la o valoare (7.200 tren-km/km de linie) mai mică decât jumătate din media europeană (18.500 tren-km/km de linie). Polonia atinge 10.400 tren-km/km de linie, Ungaria 12.700 tren-km/km de linie, Republica Cehă 16.400 tren-km/km de linie, Bulgaria 6.800 tren-km/km de linie, Croația 7.700 tren-km/km de linie, iar Slovacia 11.900 tren-km/km de linie.

Country	Line km/million people	Line km/10,000 square km	Network utilization rates (thousand train-km/line-km)
Austria	800	800	29.0
Belgium	324	1.199	26.6
Bulgaria	590	362	6.8
Croatia	613	465	7.7
Czech Republic	900	1.199	16.4
Denmark	484	609	32.2
Estonia	1.140	334	6.3
Ireland	1.090	139	8.4
France	483	588	15.7
Germany	481	1.088	26.4
Greece	204	170	5.1
Hungary	796	848	12.7
Iceland	417	212	9.6
Italy	200	666	21.0
Latvia	620	202	9.6
Lithuania	600	211	6.6
Luxembourg	600	1.082	31.7
Netherlands	180	730	60.0
Norway	787	116	11.6
Poland	482	609	10.4
Portugal	244	279	13.0
Romania	640	462	7.2
Slovakia	670	740	11.6
Slovenia	600	609	15.7
Spain	340	314	13.0
Sweden	1.120	242	14.1

Sursa: <https://www.globalmasstransit.net/archive.php?id=24558>

Statele Europei de Vest se află la valori mult peste cele ale statelor din Est. Astfel, Germania are o densitate teritorială de 1.088 km/10.000 km² și o rată de utilizare de 26.400 tren-km/km de linie, Franța are o densitate teritorială de 568 km/10.000 km² și o rată de utilizare de 15.700 tren-km/km de linie. În general, ratele de utilizare mari indică o utilizare eficientă a infrastructurii, factor ce poate descrie bine atât gradul de maturizare al economiei, cât și indicele de profitabilitate al companiilor care gestionează (administrează) infrastructura feroviară.

Parcul național de material rulant

România deține al 8-lea cel mai mare parc de locomotive și automotoare (2.052 de unități) din Uniunea Europeană, fără Marea Britanie. Polonia deține 5.295 de unități, Ungaria 1.081 de unități, Republica Cehă are un număr de 2.253 de unități, Bulgaria 455 de unități,

Slovacia 804 de unități. România a pierdut, însă, mai mult de jumătate din cele 4.515 locomotive și automotoare deținute în 1990. Polonia a pierdut mult mai puține (în 1990 avea 5.843 unități), Ungaria a pierdut tot jumătate din numărul deținut în 1990 (2.040 de unități), iar statele vestice și-au crescut ușor numărul de vehicule feroviare propulsoare sau autopropulsate:

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section26.xlsx>

Pe de altă parte, România se află pe poziția a 11-a la nivelul Uniunii Europene după criteriul mărimii parcului de vagoane de călători și automotoare, cu un număr de 2.312 unități. Polonia are un număr triplu, 6.764 unități, Ungaria are 2.305 unități, un număr aproximativ egal cu al nostru, iar Republica Cehă ne depășește (3.845 unități).

Topul continental este dominat de Germania (18.059 unități), Franța (16.493 unități), Italia (8.692 unități), Polonia și Spania (4.265 unități).

În ceea ce privește evoluția din ultimii ani, România și-a pierdut două treimi din parcul avut în 1990 (6.352 unități), Polonia a pierdut aproape jumătate din cele 11.928 de unități, iar Ungaria a pierdut tot jumătate (avea în 1990 un număr de 4.385 de unități). În ansamblul său, Uniunea Europeană și-a redus parcul de vehicule tractate cu peste 10% din 1990 încoace:

Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pb2020-section26.xlsx>

În fine, ultima categorie de material rulant analizată este stocul de vagoane de marfă. România (cu 35.222 unități) este al treilea deținător de parc de vagoane de marfă din Uniune, după Polonia (87.990 unități) și Germania (80.608 vehicule). Pe hârtie, cel puțin, în 1990, România deținea o cifră imensă de 166.000 vagoane de marfă, mai mult decât Franța (148.000 de vehicule), depășită fiind atunci doar de Germania (366.000 de vagoane) și Polonia (275.000 de unități). Ungaria mai are astăzi doar 8.750 de vagoane de marfă, iar Republica Cehă deține 22.578 de unități. În regiunea noastră, un deținător important de material rulant de marfă este Austria, cu un număr de 18.242 de unități. Italia deține puțin peste 15.000 de unități, iar Franța abia depășește 13.000 de vagoane de marfă.

Pentru corectitudine, trebuie spus că cea mai mare parte a vagoanelor din România sunt nefuncționale sau chiar inexistente, ele fiind încă prezente în actele unor companii deținătoare de parc feroviar.

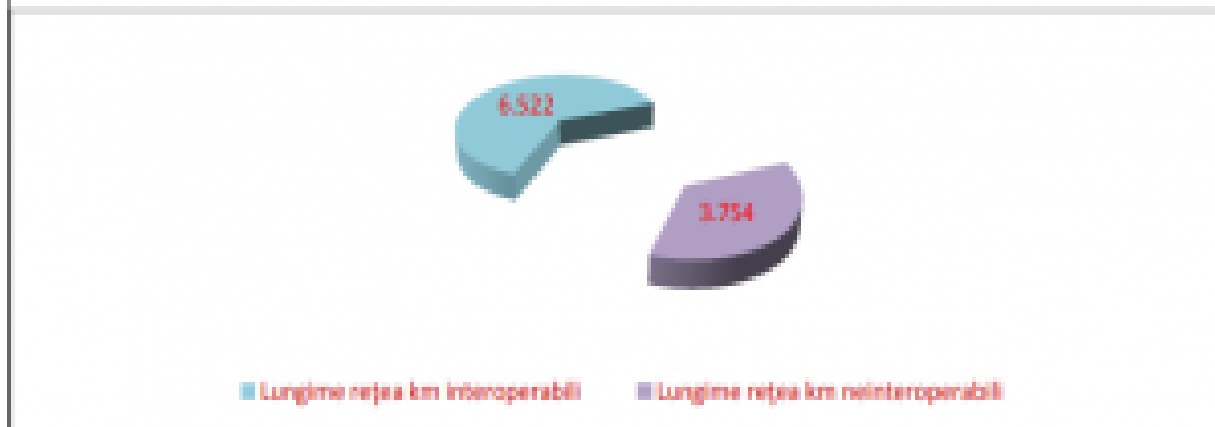
Performanța și calitatea infrastructurii feroviare

Trei sunt caracteristicile tehnice importante care exprimă calitatea rețelei feroviare: ponderea liniilor duble în totalul rețelei, ponderea liniilor electrificate în totalul rețelei și ponderea liniilor interoperabile în totalul rețelei.

Consiliul Feroviar indică următoarele valori pentru cele trei caracteristici: doar 30% din rețea este ponderea liniilor duble, puțin peste 37% din rețea este cale ferată electrificată și 61% din rețea este interoperabilă:



Grăfic 2. Infrastructură interoperabilă și neinteroperabilă, conform Documentului de Referință al Rețelei 2018



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Indicatorul global care descrie regimul de lucru mediu al infrastructurii feroviare este viteza medie tehnică de deplasare, care se situează, în anul 2018, la nivelul de 52,1 km/h pentru trenurile de călători și la 29,6 km/h pentru trenurile de marfă. Trebuie precizat că, până în anul 2015, cele două viteze medii tehnice de deplasare se situau în intervalul 42-43 km/h, cu o ușoară superioritate pentru indicatorul corespunzător transportului de mărfuri.

În ceea ce privește viteza medie comercială, ea atinge (tot în 2018) valoarea de 43,8 km/h pentru transportul de pasageri și 16 km/h pentru transportul de marfă.

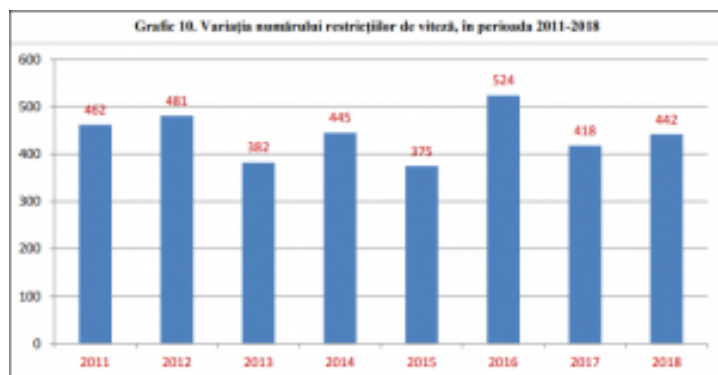
Aceste valori sunt considerate inacceptabile atât de către populația țării, cât și de companiile românești și reprezintă motivul principal pentru scăderea valorilor de trafic feroviar în România. De fapt, doar câteva secții din rețeaua feroviară au fost modernizate în țară ((București-Constanța, București-Câmpina și Curtici-Km 614) [Acestea li se adaugă Câmpina-Predeal, tronson modernizat, dar pe care însă viteza maximă nu depășește 90 km/h și doar pe mici porțiuni. Tronsonul a fost modernizat pe FIDIC roșu, adică cu proiectul beneficiarului CNCF CFR SA, iar lucrările au fost executate de Porr Construct și Wiebe. Unele voci spun că proiectul a fost prost făcut, altele că au lucrat prost constructorii, iar altele că au fost prezenți ambii factori – n.red.] și acolo putem să constatăm o viteză cu mult îmbunătățită, dar încă afectată de numeroase restricții de circulație, precum și de lipsa materialului rulant care să poată exploata condițiile tehnice superioare din cale (lipsa de locomotive și vagoane apte pentru viteza maximă a liniei, de 160 km/h, garnituri de tren de care CFR Călători dispune în cantități limitate, neputând forma trenuri doar cu vagoane cu frânare magnetică, astfel încât să asigure procentul de frânare la 160 km/h). În aceste condiții, în anul 2018, s-au atins următoarele viteze medii de deplasare pe secțiile de cale ferată modernizate: 81,5 km/h pentru București-

Constanța, 80,7 km/h pentru București-Câmpina și 52,1 km/h pentru Curtici-Km614. În ceea ce privește transportul feroviar de marfă, în anul 2018, vitezele medii de deplasare pe secțiunile modernizate au fost mai mari decât viteza medie pe întreaga rețea înregistrată în anul 2018. Astfel, viteza medie pentru secțiunea București-Constanța a fost de 38,3 km/h, pentru București-Câmpina a fost de 31 km/h, iar pentru tronsonul Curtici-Km 614 a fost de 32,1 km/h.

Dacă luăm în considerare distribuția regională a vitezelor medii de circulație, atunci constatăm următoarele valori, valabile pentru anul 2018:

- Regionala Constanța (partea de sud-est a țării): 54,6 km/h pentru trenurile de călători și 18,4 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala București (în jurul Capitalei): 50 km/h pentru trenurile de călători și 15,3 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Galați (nord-estul Munteniei și sudul Moldovei): 46,2 km/h pentru trenurile de călători și 20,5 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Timișoara (partea de vest a țării): 40,5 km/h pentru trenurile de călători și 13,6 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Brașov (partea de centru a țării): 38 km/h pentru trenurile de călători și 12,5 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Cluj-Napoca (partea de nord a Transilvaniei): 40,6 km/h pentru trenurile de călători și 20,12 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Craiova (partea de sud-vest a țării): 44,3km/h pentru trenurile de călători și 16,5 km/h pentru trenurile de marfă;
- Regionala Iași (partea de nord a Moldovei): 46,5 km/h pentru trenurile de călători și 19 km/h pentru trenurile de marfă.

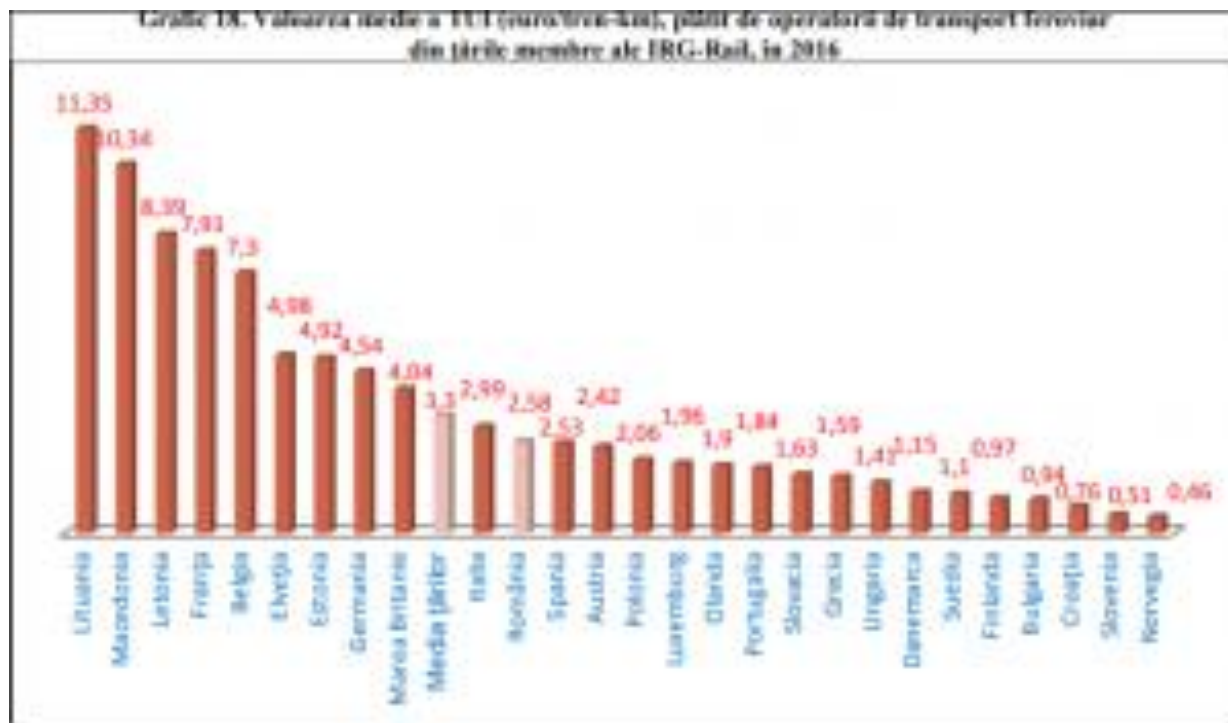
Situația precară a infrastructurii feroviare este vizibilă și în numărul extrem de ridicat al restricțiilor de viteză, anual înregistrându-se peste 400 de astfel de limitări:



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

În ceea ce privește dotarea tehnică a infrastructurii, trebuie menționat că investițiile insuficiente au condus la o rămânere în urmă semnificativă față de media celorlalte infrastructuri din statele membre ale Uniunii. De exemplu, 71% (4.336 din 6.103) dintre trecerile la nivel sunt semnalizate doar cu crucea Sfântului Andrei, 15% (942) dintre trecerile la nivel sunt semnalizate luminos și acustic, aproape 10% (577) dintre treceri sunt înzestrate doar cu barieră manuală și doar 4% (248) dintre trecerile la nivel sunt automatizate și înzestrate cu barieră. De asemenea, numărul de lucrări de artă care au durata de viață depășită este în creștere și prezintă valori uriașe: 2.720 de poduri, 8.634 de podețe, 69 de tuneluri și un viaduct au termenul de scadență la reînnoire depășit.

Situația precară a infrastructurii nu este, însă, reflectată și de nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii, unul destul de ridicat în context european:



Sursa: http://www.consiliuferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Din păcate, în România se practică, de către administratorul de infrastructură, al 12-lea cel mai mare tarif de pe continent (2,58 euro/tren-km), mai mult decât în Polonia (2,06 euro/tren-km), decât în Ungaria (1,41 euro/tren-km), dar și mai mult decât în țări precum Spania, Austria, Danemarca sau Suedia. Este evident că acest tarif, nerealist de mare, coroborat cu numărul mare de restricții și cu viteza mică permisă de infrastructură inhibă atât companiile cât și pasagerii să utilizeze transportul feroviar ca o alternativă pentru realizarea serviciului de transport.

Mai trebuie adăugat și faptul că, după căderea regimului comunist, în țara noastră au fost desființate peste 400 de gări și au fost modernizate mai puțin de 50 de gări (48).

Interoperabilitatea – principalul obiectiv pentru sectorul feroviar pe termen mediu și lung

Crearea unui spațiu feroviar european integrat necesită îmbunătățirea interoperabilității sau a compatibilității tehnice a infrastructurii, a materialului rulant, a semnalizării și a altor subsisteme ale sistemului feroviar, precum și proceduri mai puțin complexe de autorizare a materialului rulant pe întreaga rețea feroviară a Uniunii Europene.

De-a lungul anilor, pentru rețelele feroviare naționale au fost elaborate diferite specificații tehnice pentru infrastructură. Ecartamentele diferite, precum și standardele de electrificare și sistemele de siguranță și semnalizare diferite fac din ce în ce mai dificilă și mai costisitoare circulația unui tren dintr-o țară în alta.

Legislația europeană specifică promovează interoperabilitatea, astfel încât să fie depășite aceste obstacole. Agenția Feroviară Europeană joacă un rol central în promovarea interoperabilității și armonizarea standardelor tehnice, un proces în care este esențială cooperarea dintre statele membre ale Uniunii Europene și părțile interesate din sectorul feroviar.

Pentru a putea asigura interoperabilitatea, toate statele europene trebuie să accepte ideea finanțării masive a modernizării infrastructurii feroviare, precum și ideea liberalizării pieței într-o măsură din ce în ce mai mare. Acest lucru va împinge dezvoltarea sectorului feroviar doar în măsura în care statele naționale acceptă să facă din transportul feroviar o prioritate a eforturilor de dezvoltare. Costurile ridicate ale modernizării infrastructurii feroviare încep să devină bariere importante în calea modernizării. De exemplu, costul global al exploatarea și al administrării infrastructurii în UE, începând cu anul 2012, a depășit constant de aproximativ 110 miliarde de euro, din care 60% a fost acoperit din veniturile ce au provenit din transportul de călători și de marfă, 30% din subvențiile publice pentru exploatarea și pentru administrarea rețelei, iar restul din alte surse de venit.

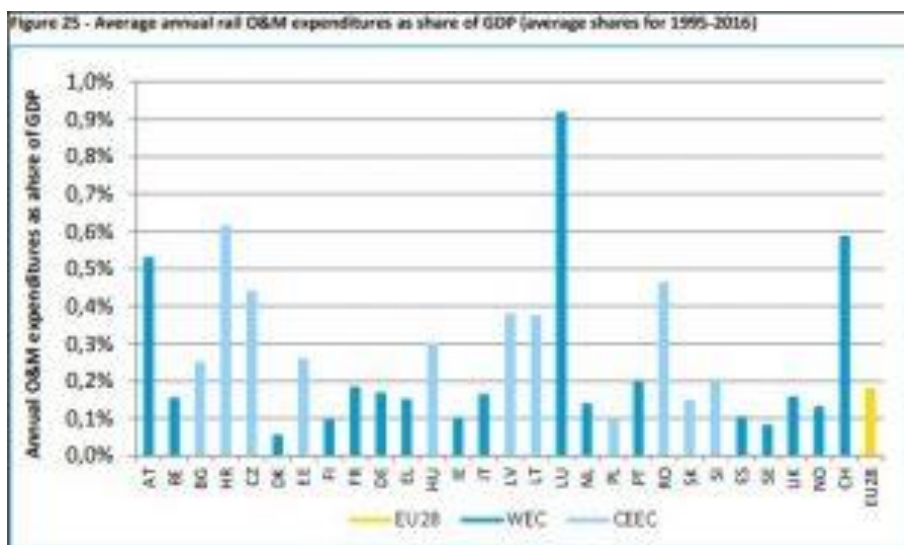
Din nefericire, România se află pe antepenultimul loc în Uniunea Europeană ca pondere în PIB a investițiilor în cale ferată. Și nu de ieri, de azi, ci de zeci de ani. Iată cum arată tabloul european al ponderii în PIB a investițiilor în infrastructura feroviară:



Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/overview-transport-infrastructure-expenditures-costs-isbn-978-92-79-96920-1.pdf>

Statele din UE alocă, în medie, 0,23% din PIB pentru investiții în calea ferată. Noi alocăm mai puțin de jumătate, 0,1% din PIB. Singura țară care alocă peste 0,5% din PIB pentru calea ferată este Austria, campioana Uniunii în ceea ce privește calitatea și eficiența infrastructurii feroviare. Pe locul doi se află Ungaria, cu peste 0,45% din PIB. Polonia alocă aproape 0,3% din PIB, Bulgaria 0,2% și Cehia peste 0,4% din PIB.

Plătim, în schimb, de patru ori și jumătate mai mult pentru operarea și întreținerea rețelei feroviare, pe locul 4 în Uniune, după Lituania, Austria și Croația.



Sursa: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/overview-transport-infrastructure-expenditures-costs-isbn-978-92-79-96920-1.pdf>

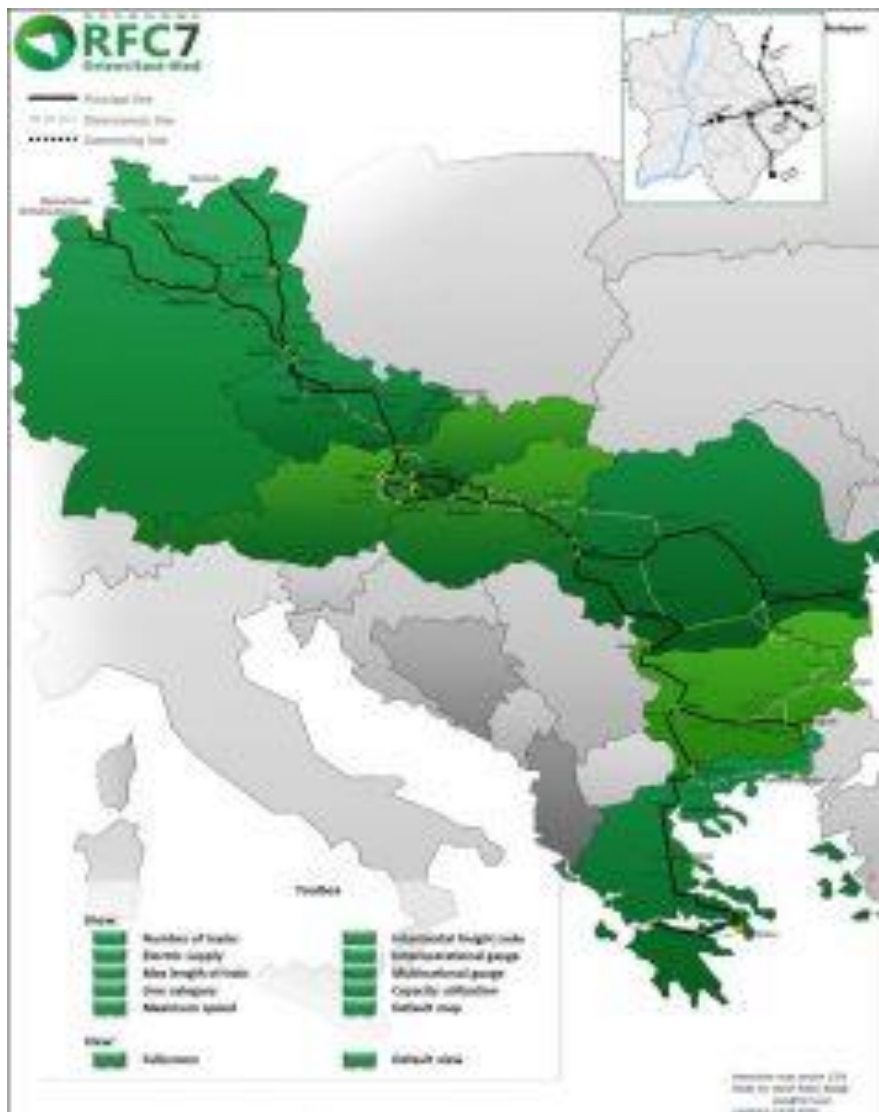
Regula europeană este că investițiile sunt mai mari decât cheltuielile de operare și întreținere și se pare că această regulă a făcut din Europa liderul mondial în domeniul feroviar. Bunăoară, în 2016, ultimul an prins în raportul întocmit de Eurostat, la nivelul UE s-au investit 53,5 miliarde de euro în infrastructura feroviară și s-au cheltuit 27 miliarde de euro pentru operarea și întreținerea rețelei. Polonia a investit 3,5 miliarde de euro și a cheltuit cu operarea 0,7 miliarde de euro, Ungaria a investit 1,52 miliarde de euro și a cheltuit pe operare/întreținere 0,7 miliarde de euro. Cehia a investit 1,35 miliarde de euro și a cheltuit cu operarea/întreținerea tot atât. România, în schimb, a investit 0,53 miliarde de euro, dar a cheltuit 1,66 miliarde de euro pentru operare și întreținere.

Spre comparație, Guvernul României a hotărât să investească de 18 ori mai mult în drumuri decât în căi ferate.

La nivelul Uniunii, la fiecare euro investit în calea ferată avem doi euro investiți în drumuri (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/overview-transport-infrastructure-expenditures-costs-isbn-978-92-79-96920-1.pdf>). Adică raportul 2:1, mult mai rezonabil decât 18:1, cât este în România. Motiv pentru care, în 2016, ultimul an prins de statisticile europene, aveam realizat 45% din coridoarele rețelei TEN-T Core în domeniul rutier și doar 4% în domeniul feroviar.

Interoperabilitatea presupune, printre altele, realizarea unor mari coridoare europene, de-a lungul cărora să se atingă un grad ridicat de standardizare și uniformizare tehnică care să permită, în final, un serviciu omogen, de calitate ridicată. Proiectul coridoarelor paneuropene este punctul de pornire al actualei rețele de transport TEN-T (Rețeaua de Transport Trans-Europeană). Cele două coridoare pan-europene IV și VII, care străbat România, precum și extinderile acestora, se regăsesc în rețeaua TEN-T, respectiv coridoarele RinDunăre și Orient-Est Mediteranean și Coridorul 7 (RFC 7) de Marfă. Rețeaua TEN-T, concept pus în practică începând cu anul 2006, este o rețea de transport multimodal, care urmează să determine trecerea, în mod substanțial, a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră.

Coridoarele feroviare importante care străbat România sunt: Curtici-Arad-București-Constanța (coridorul IV european), Giurgiu-București-Ploiești-Buzău-Bacău-Roman-Iași-Sculeni (coridorul IX european), respectiv coridorul VII (coridorul Orient/Est-Mediteranean asigură legătura între Curtici-Arad-Timișoara-Craiova-Calafat).



Sursa: <https://www.irg-rail.eu/irg/about-irg-rail/working-groups/access/european-rail-freight-c/138,European-Rail-Freight-Corridors.html>

Pe teritoriul german sunt aproape 60 de secții de circulație cu viteze maxime de 160 km/h (majoritatea) și 120 km/h, toate echipate cu sisteme de dirijare a circulației GSM-R. Cehii au și 25 de secții, cu aceleași viteze maxime (două au 80 km/h) și echipate cu GSM-R, austriecii au și ei cam aceleași viteze (medie 140 km/h) și dotări moderne (ECTS sau GSM-R) pe cele 15 secții de circulație, slovacii au viteze maxime de 140 km/h și două din cele 15 secții de circulație echipate cu GSM-R și una ECTS, ungurii au 30 de secții, toate cu viteze maxime de peste 100 km/h, șase dintre ele ECTS și una cu GSM-R. În ceea ce privește situația echipamentelor și vitezelor pe porțiunea românească din acest coridor, avem următorul tablou, care sintetizează stadiul modernizării pe acest coridor:

Linie	Localitate			Linie feroviară	Lungime liniei feroviară	Număr de stații	Starea liniei feroviară	Măsură lungime de linie feroviară	Lungimea liniei feroviară cu cale largă	Număr de stații	Măsură gradient (%)		Liniile feroviară			Liniile feroviară cu cale largă		
	Start-End	Compart	Forma								Forma	Forma	Forma	Forma	Forma		Forma	Forma
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Linie	Localitate			Linie feroviară	Lungime liniei feroviară	Număr de stații	Starea liniei feroviară	Măsură lungime de linie feroviară	Lungimea liniei feroviară cu cale largă	Număr de stații	Măsură gradient (%)		Liniile feroviară			Liniile feroviară cu cale largă		
	Start-End	Compart	Forma								Forma	Forma	Forma	Forma	Forma		Forma	Forma
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Linie	Localitate			Linie feroviară	Lungime liniei feroviară	Număr de stații	Starea liniei feroviară	Măsură lungime de linie feroviară	Lungimea liniei feroviară cu cale largă	Număr de stații	Măsură gradient (%)		Liniile feroviară			Liniile feroviară cu cale largă		
	Start-End	Compart	Forma								Forma	Forma	Forma	Forma	Forma		Forma	Forma
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Oradea	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	Oradea-Cluj	1	1	Stabilă	100	100	100	1	0	0	0	0	0	0	0	0

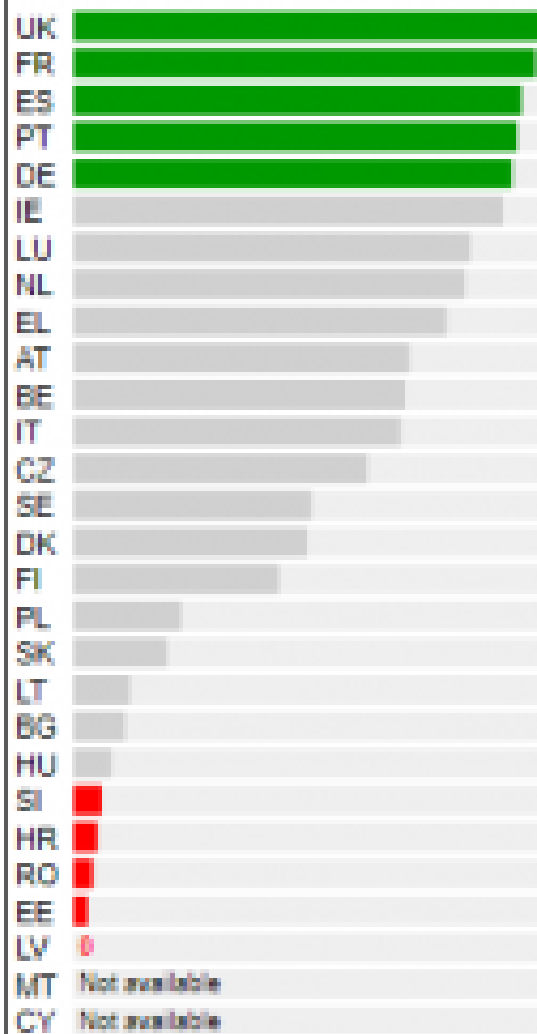
Sursa: <http://www.rfc7.eu/ckfinder/userfiles/images/20180419/RFC%207%20Interactive%20Map%20v201.xlsm>

Să tragem o linie și să observăm că avem 120 km neelectrificați între Craiova și Vidin, 150 km neelectrificați între Cluj-Napoca și Oradea (da, da, între două din primele trei orașe din Transilvania!), 64 km neelectrificați între București și Giurgiu și cei 70 km între Videle și Ruse neelectrificați. Se pot atinge 120 km/h doar între Brazi –București și București-Constanța, acolo avem și singurele secții cu ECTS, în rest viteza maximă este 60 km/h, rar mai avem și 80km/h, iar la Predeal se poate circula cu maximum 35 km/h. (<https://spotmedia.ro/stiri/opinii-si-analize/personajul-colectiv-emil-borisovici-valev-adresa-bucuresti-bd-dinicu-golescu-nr-38>).

Iată cum se prezenta stadiul de implementare a lucrărilor la coridoarele feroviare din Uniunea Europeană în 2016:

Completion of TEN-T Conventional Rail Core Network

2016



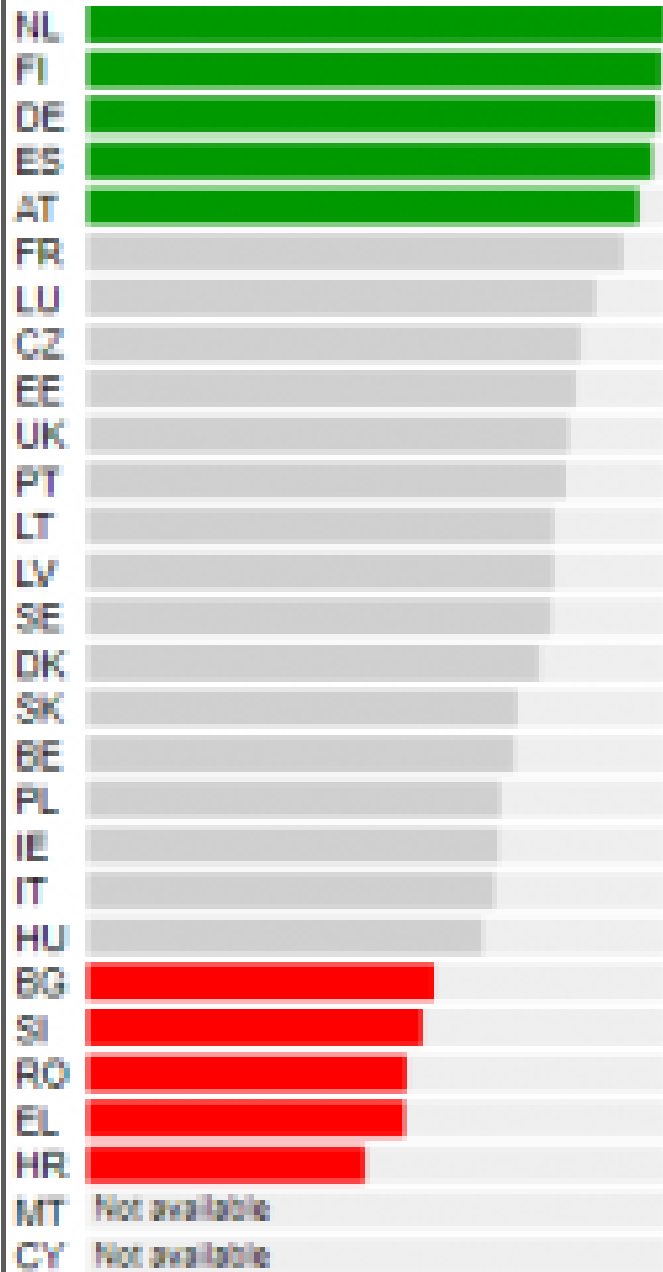
Sursa: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-rail-conventional_en

România ocupă antepenultimul loc din Uniune, cu doar 4% realizat și pus în funcțiune. Iar dacă ne referim la eficiența serviciilor trenurilor, iarăși ne găsim pe antepenultima poziție în UE, cu un punctaj de 3,06, de data aceasta anul de referință fiind 2018:

Efficiency of train services

2017

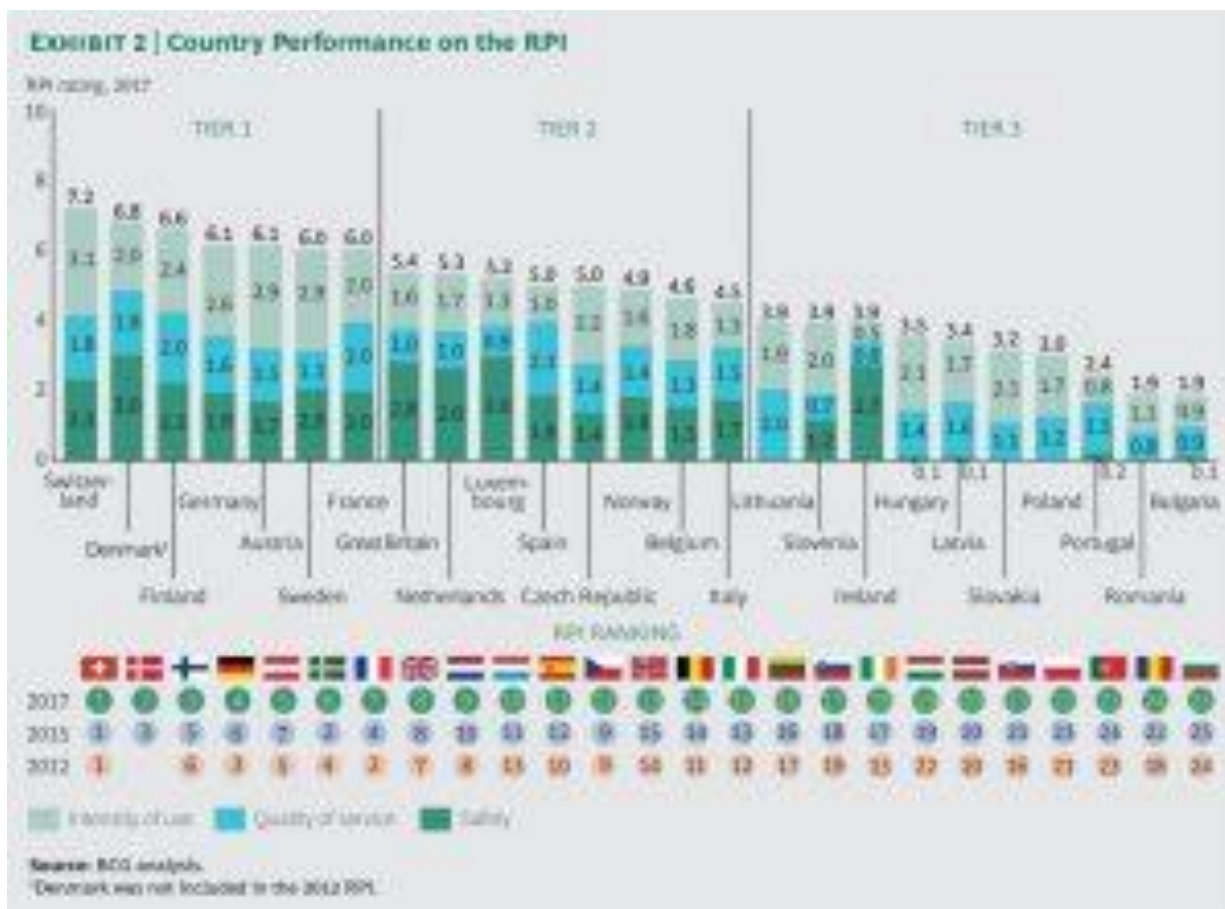
2018



Sursa: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-rail-infrastructure_en

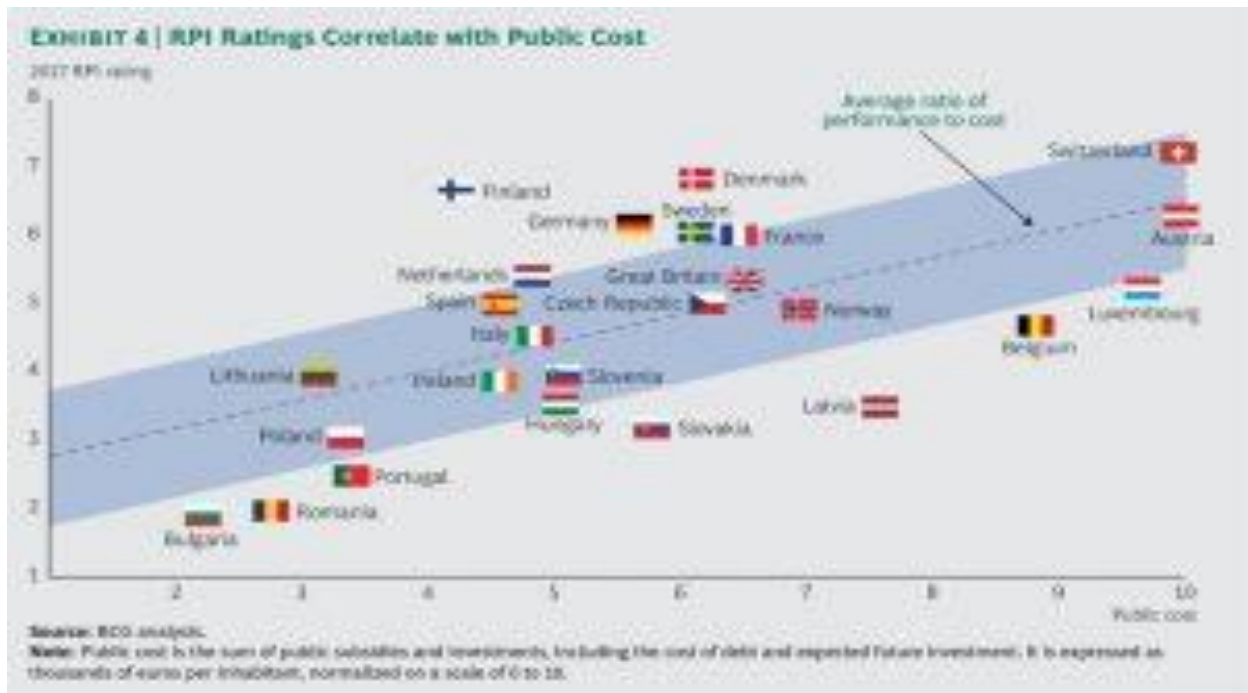
Performanța globală a sistemului feroviar

O măsură a performanței globale a tuturor sub-sistemelor care compun sistemul feroviar național este Indicele de Performanță Feroviară (Railway Performance Index – RPI), care împarte Europa în trei categorii de țări: prima categorie cuprinde statele cu RPI între 6 și 10 (Elveția, Danemarca, Finlanda, Germania, Austria, Suedia și Franța), a doua categorie cuprinde statele cu RPI între 4,5 și 6 (Marea Britanie, Olanda, Luxemburg, Spania, Republica Cehă, Norvegia, Belgia și Italia) și a treia categorie cuprinde statele cu RPI sub 4,5 (Lituania, Slovenia, Irlanda, Ungaria, Letonia, Slovacia, Polonia, Portugalia, România și Bulgaria) (sursa <https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index>). Iată tabloul distribuției feroviare în Uniunea Europeană:



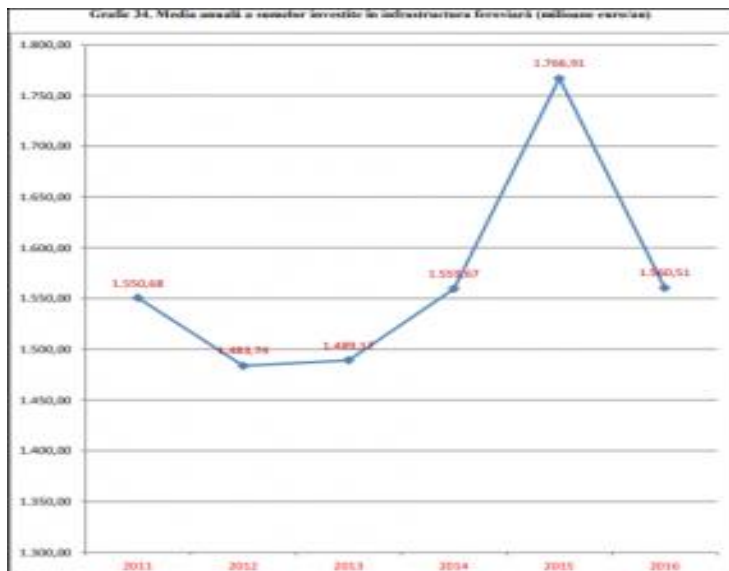
Suntem, așadar, pe ultimele două locuri, la egalitate cu Bulgaria. Problema este că ne aflăm pe locul 24 din 25 la siguranța transportului feroviar, pe 22 la calitatea serviciului și pe 18 la intensitatea utilizării. Noi avem un scor de 1,9, polonezii 3, iar ungurii 3,5.

Evident că performanța este corelată cu mărimea investițiilor în infrastructură:



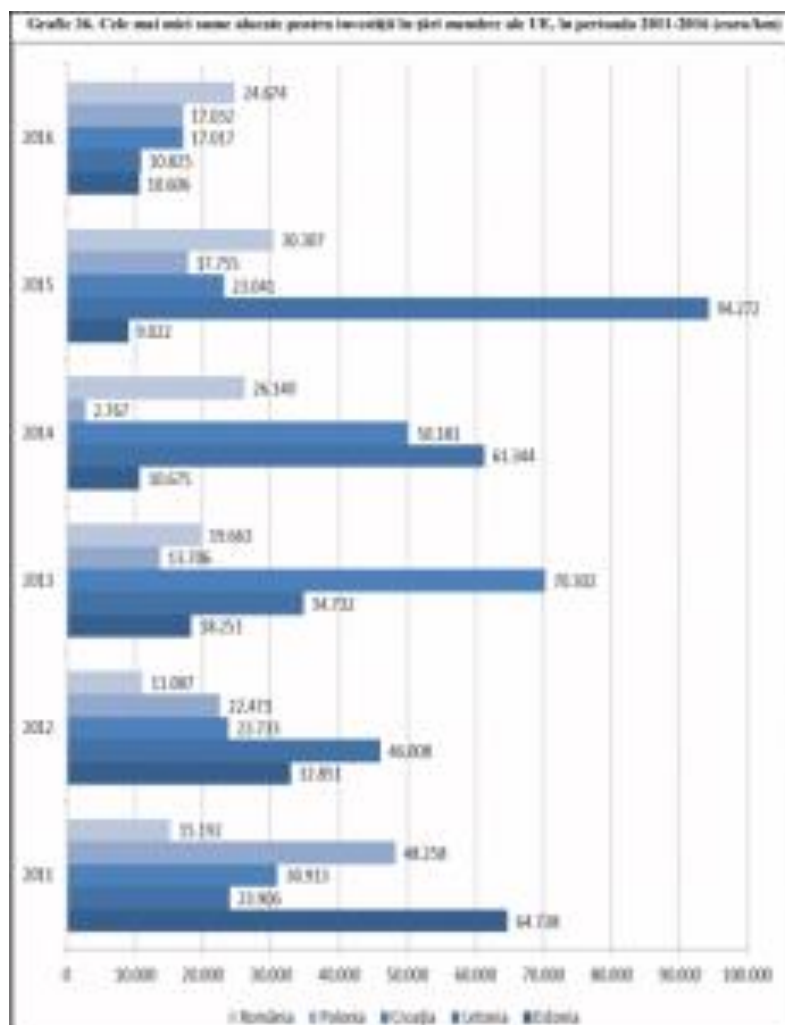
Sursa: <https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index>

Infrastructura feroviară din România a beneficiat, după 2010, de investiții anuale de aproximativ 1,5-1,6 miliarde de euro, în majoritate finanțate fiind din fondurile structurale și de investiții din cadrul Mecanismelor Financiare Multianuale:



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

România s-a aflat constant în grupul ultimelor cinci state membre ale UE din punctul de vedere al alocărilor de investiții raportate la mărimea rețelei feroviare în toată perioada 2011-2016:



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Totuși, o evoluție pozitivă se poate ușor constata: dacă în 2011 am investit puțin peste 15.192 euro/km, iar în 2012 s-a scăzut până la 11.087 euro/km, s-a ajuns ca în anul 2015 să se atingă un maxim de 30.307 euro/km, scăzând ușor, în anul următor, la 24.647 euro/km.

Cât privește sumele alocate pentru modernizarea infrastructurii feroviare, ele au fost prioritar alocate modernizării căii de rulare (în principal pentru liniile feroviare din componența coridorului IV european):



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Se observă și aici un maxim atins în anul 2014 (1,36 miliarde de lei), urmat de doi ani extrem de „slabi”, 2016 (853 milioane de lei) și 2018 (647 milioane de lei). Această inconstanță în finanțarea marilor lucrări de modernizare, precum și alocarea insuficientă a resurselor pentru electrificări de rețea, pentru lucrări de artă și pentru sisteme de siguranță au condus la calitatea proastă a infrastructurii, la întârzieri în programele de modernizare și au menținut un număr extrem de ridicat de restricții de circulație.

La rândul lor, nici finanțările pentru reparații și întreținere curentă nu au fost la un nivel rezonabil (în cel mai bun an, 2018, nu s-a atins suma de 1 miliard de lei alocată acestor lucrări):



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

Putem, astfel, conchide că România alocă, în medie, 2 miliarde de euro anual pentru finanțarea întreținerii, reparațiilor, modernizărilor și investițiilor în infrastructura feroviară. Aceasta înseamnă o medie de 200.000 euro/km anual, ceea ce este mult sub nevoile unei căi ferate competitive pe plan european.

Marile proiecte naționale – proiectele deceniului al treilea al acestui secol

Programul de modernizare a infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene și a rețelei TEN-T vizează, pe un orizont de timp de 10 ani, finalizarea cel puțin a următoarelor proiecte de modernizare:

- Coridorul Rin-Dunăre, aripa nordică (Predeal-Brașov-Sighișoara-Curtici);
- Coridorul Rin-Dunăre, tronsonul București-Constanța (podurile dunărene și stațiile Fetești și Ciulnița);
- Coridorul Orient/Est Mediteranean (Arad-Timișoara-Craiova-Calafat);
- Relația Cluj-Oradea-Episcopia Bihor, aparținând rețelei TEN-T;
- Relația București-Grădiștea-Giurgiu, aparținând rețelei TEN-T.

Atingerea vitezelor proiectate nu se poate realiza fără un sistem modern de management al traficului. Sistemul european de management al traficului feroviar (European Railway Traffic Management System – ERTMS) este un proiect european de amploare, menit să înlocuiască diversele sisteme naționale de control și comandă a trenurilor.

Lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare au presupus și implementarea sistemului ERTMS pe tronsoanele respective de cale ferată. Astfel, sistemul ERTMS de nivelul 2 a fost implementat de la frontiera Curtici, la Arad, până la Km 614, adică pe o distanță de 42 km. Lucrările de reabilitare a infrastructurii feroviare, de la Km 614 până la Simeria, respectiv pe tronsonul de la Simeria la Sighișoara, vor fi terminate, probabil, în 2022.



Sursa: http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_infrastructura_2019.pdf

România a elaborat, în 2015, un Master Plan General de Transporturi, în care a inclus un număr de 9 proiecte feroviare, finanțate din fonduri europene structurale și de coeziune, în valoare totală de 500 milioane de euro, care însă, suferă mari întârzieri, chiar și de patru ani (cazul proiectului de la Grădiștea și al căii ferate București-Giurgiu, care a fost atribuit prin contract abia în anul 2020):

Denumire proiect	An începere lucrări/An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) Milioane de euro	Sursă de finanțare
Modernizare stații CF	2016/2017	47,84	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podete și tuneluri - etapa I (regionalele Cluj, Galați, Craiova)	2016/2017	22,40	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podete și tuneluri - etapa II (toate regionalele)	2016/2017	17,71	FC
Pod Grădiștea (București-Giurgiu Fr. I)	2016/2017	60,00	FC
Centralizare electronică în stația CF Videle	2016/2017	41,45	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podete și tuneluri - etapa I (regionalele Cluj, Galați, Craiova)	2016/2017	47,59	FEDR
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podete și tuneluri - etapa II (toate regionalele)	2016/2017	33,77	FEDR
Modernizare treceri la nivel	2016/2017	83,42	FEDR
Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția Sicaleni-Adjud	2016/2017	136,72	FEDR

Sursa: Club Feroviar