

Subfinanțarea transportului feroviar + încurajarea celui rutier = gaură de 17,8 miliarde euro în economie

20 mai 2021

Prin subfinanțarea transportului feroviar și încurajarea celui rutier se produce o “gaură” anuală în economia națională de 17,8 miliarde de euro. Aceasta este una dintre concluziile ce se desprind din prezentarea făcută de directorul de Strategie al CFR SA, Dorin Mitan, la Conferința de Material Rulant organizată de Club Feroviar.



“Transportul rutier provoacă economiei naționale pierderi anuale de 17,8 miliarde de euro, de 84 de ori mai mult decât transportul feroviar. Cu toate acestea, promovarea prioritară a transportului rutier, prin generarea artificială a unor avantaje competitive în raport cu transportul feroviar este considerată în România drept o oportunitate”, a spus reprezentantul Companiei Naționale de Căi Ferate. În traducere liberă, statul român e ieftin la făină și scump la tărâțe.

Subfinanțarea transportului feroviar, amenințare la adresa economiei naționale



Mai mult, spune Dorin Mitan, menținerea opțiunilor actuale privind promovarea unui mod de transport mai scump și mai puțin eficient economic (în speță cel rutier) constituie o amenințare reală privind dezvoltarea și competitivitatea economiei naționale.

În susținerea acestei afirmații, să vedem câteva cifre-cheie. Costurile externe generate de modurile de transport în România feroviar/rutier sunt de 0,46/21,20 miliarde de euro. Rata de recuperare de la utilizatori a costurilor externe (feroviar/rutier) este de 55%/16%, iar costurile externe generate de modurile de transport în România nerecuperate prin taxarea operatorilor de transport (tot feroviar/rutier), de 0,21/17,76 miliarde de euro. Cu alte cuvinte, transportul rutier netaxat reprezintă 5,7% din PIB, adică aproape 17,8 miliarde de euro.

”Distribuirea masivă către alți actori ai economiei naționale a costurilor de operare a transporturilor rutiere distorsionează competiția dintre modurile de transport, prin favorizarea artificială a unui mod de transport mai scump (cel rutier – n.red.) și generează pierderi mari pentru economia națională”, spune Dorin Mitan.

Transferul a doar 10% de pe rutier pe calea ferată poate asigura finanțarea sectorului feroviar



În mod normal și în concordanță cu trendul european, eficiența economică superioară a transportului feroviar ar trebui să genereze schimbarea opțiunilor actuale privind favorizarea transportului rutier. Și asta pentru că transferul modal către calea ferată a fiecărei fracții de 10% din volumul transporturilor rutiere generează la nivel național o economie anuală de minimum 1,5 miliarde de euro pe an. Această economie obținută prin transferul modal (atenție, de doar 10%!) poate acoperi necesarul de finanțare pentru reabilitarea transportului feroviar.

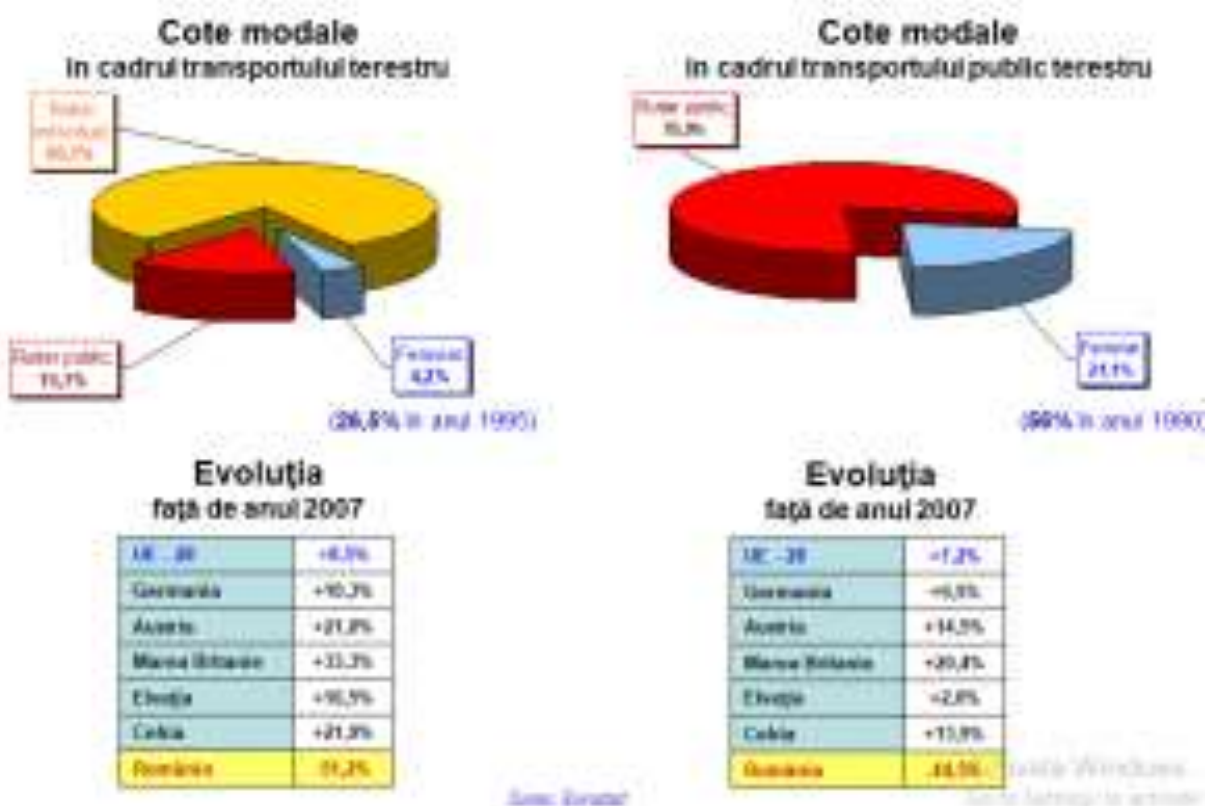
Criteriile de dimensionare a obligației de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor ignoră necesitatea transferului modal către calea ferată și generează limitarea ofertei de servicii feroviare pentru transportul de persoane, spune Dorin Mitan. El subliniază și faptul că insuficiența materialului rulant și nivelul redus de performanță și calitate al acestuia limitează sever atât oferta de servicii feroviare pentru transportul călătorilor, cât și nivelul de performanță și calitate al serviciilor de transport oferite. Merită să amintim doar faptul că CFR Călători pune în mișcare 1.300 de trenuri pe zi, în condițiile în care are un parc activ de doar 1.000 de vagoane. Așa se face că nu puține sunt situațiile în care o locomotivă EA/DA/GM tractează unul sau două vagoane și acest ansamblu este considerat un tren.

România trebuie să-și adapteze legislația în concordanță cu cea europeană

Pentru a ieși din acest cerc vicios, românii nu trebuie să inventeze apa caldă. Au inventat-o alții înaintea noastră.

Concret, legislația europeană a generat mecanisme pentru compensarea distorsiunilor existente pe piața transporturilor. Noi nu trebuie să facem altceva decât să ne adaptăm, să ne îmbunătățim legislația în concordanță cu cea existentă deja la nivel comunitar. “Cadru legislativ european în domeniul transporturilor asigură oportunitatea susținerii transferului modal masiv de la transportul rutier către cel feroviar, oportunitate care poate fi valorificată prin îmbunătățirea legislației naționale”, punctează oficialul CFR SA.

Declin accentuat al transportului feroviar. România a ajuns o țară de “dube”



Subfinanțarea transportului feroviar de călători a avut consecințe dezastruoase în România ultimelor decenii.

Cota modală a transportului pe calea ferată în cadrul transportului terestru a ajuns să reprezinte doar 4,2% din total, cu 51,2% mai puțin decât în 2007. De menționat faptul că în acest caz cota transportului rutier individual (deplasările cu mașina personală) este de 80,1%, iar cea a transportului rutier public (cu autocare și microbuze sau “dube”) – de 15,7%. În același interval, la nivelul UE cota transportului feroviar a crescut cu 8,5%, iar în Marea Britanie cu 33,3%.

Dacă vorbim strict de transportul public terestru, “partea leului”, de 78,9% revine modului rutier, iar abia restul de 21,1% celui feroviar, cu 44,5% mai puțin ca în 2007. În același interval de timp, în UE cota transportului pe calea ferată a crescut cu 7,2%, iar în Cehia cu 13,9%.

Sursa: Club Feroviar