

# Transportul feroviar de marfă – quo vadis?

24 august 2021



**Transportul feroviar este viitorul! Atât pentru traficul de călători, cât mai ales pentru cel de marfă. Comisia Europeană a declarat 2021 Anul Căilor Ferate pentru a atrage atenția asupra importanței trecerii de la transportul rutier la cel pe calea ferată în atingerea obiectivului de neutralitate climatică a UE până în 2050.**

Realitatea este însă că la nivelul UE, **75,4%** din transportul de marfă se realizează pe cale rutieră, doar **18,7%** pe cale feroviară și **6%** pe căile navigabile interioare, raportul între modurile de transport fiind diferit de la țară la țară. Dar pentru a ajunge la transferarea pe calea ferată a 75% dintre mărfurile transportate acum cu camionul, așa cum își dorește Bruxelles-ul, va fi nevoie de politici și acțiuni coerente care să încurajeze creșterea competitivității sectorului, momentan rămas în urma transportului rutier de marfă.

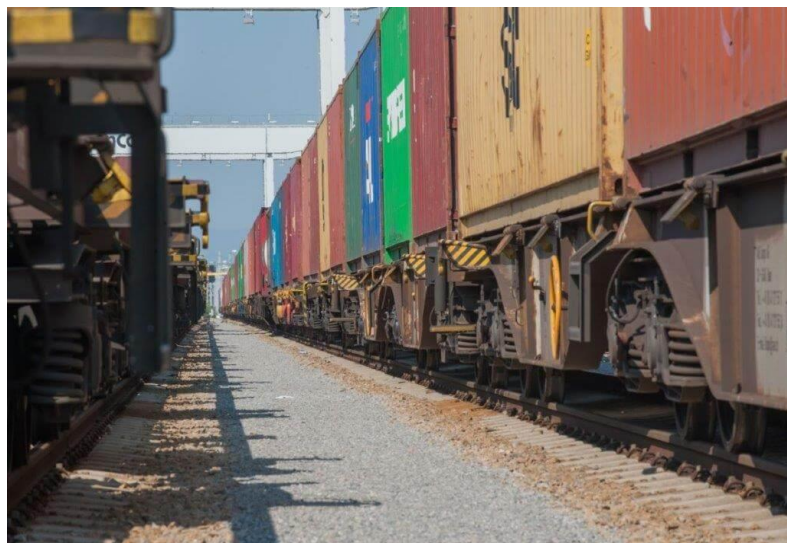
În România, după ani în care a fost neglijată și în care investițiile realizate au fost minime, infrastructura feroviară se află într-o situație mai precară decât în anii '80. Se circulă cu viteză mai mică, rețeaua de căi ferate utilizabile este mai scurtă, terminale intermodale sunt puține, și chiar și acestea dezvoltate cu finanțare private, iar trenurile, inclusiv și cele de călători au constant întâzieri din cauza defectiunilor pe calea ferată sau a lucrărilor.

## Infrastructura, cheia competitivității

Teoretic, în câțiva ani, România ar trebui să ajungă din urmă, sau măcar să se apropie destul de mult, de state din regiune precum Ungaria, Cehia, Polonia, care de mai bine de zece ani investesc puternic în infrastructura feroviară și sprijină dezvoltarea transportului feroviar și intermodal de marfă, pentru a se alinia politicii și strategiei Uniunii Europene.

Practic, “serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile” se arată în textul Programului Operațional de Transport 2021-2027, elaborat în 2020. **“Principalele probleme sunt: sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, guvernanta”**, afirmă în același text.

În 2021, România se poate lăuda că în primul trimestru al acestui an a reușit să finalizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe 35 de km, respectiv jumătate din ținta propusă pentru acest an. Sigur, mai mult decât în ultimii 10 ani, când în cadrul programelor de reînnoire a infrastructurii feroviare, pentru ridicarea restricțiilor de viteză, s-au executat lucrări, în medie, pe doar 10,5 km de cale ferată/an, însă total insuficient pentru nevoile reale ale pieței, transportatorilor și clienților acestora.



Rețeaua de căi ferate din România are, potrivit datelor CFR, o lungime totală de 20.077 km de linii, fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană. Însă, potrivit raportului Statistical Pocketbook 2020, publicat de UE, doar 10.765 km se mai aflau în uz în 2018, dintre care 4.029 km de linii electrificate, reprezentând 37,4% din totalul căilor ferate din România.

În toată această poveste, operatorii de transport feroviar de marfă depun eforturi să diminueze din riscurile pe care transportul feroviar de marfă le poate avea asupra lanțului de aprovizionare al clienților finali. În același timp, prin investiții în material rulant, digitalizare și calificarea personalului, operatorii feroviari înceacă să reducă din decalajul de competitivitate, eficiență și cost în comparație cu transportul rutier.

## Blocaje pe calea ferată

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în țara noastră pentru perioada 2021-2025 prevede, în primul an, reînnoirea infrastructurii feroviare pe 70 km de cale ferată, urmând ca succesiv, prin creșterea alocațiilor bugetare, să se realizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe 650-700 km de cale ferată/an.

CFR Infrastructură anunța la începutul lunii iulie că sunt deschise 21 de șantiere pe calea ferată, urmând să fie demarate lucrările pe alte 13 șantiere, odată cu finalizarea procedurilor de achiziție de lucrări și servicii feroviare aflate în derulare.

Deși acestea sunt vești bune și aduc un ușor optimism că lucrurile se mișcă în direcția bună, pentru moment reprezintă o serie de provocări operaționale pentru companiile care prestează servicii de transport feroviar de marfă și pentru clienții acestora, venind la pachet cu restricții de viteză și tonaj în multe zone, ceea ce duce inevitabil la întârzierea trenurilor. Doar consultând rapid buletinul de avizare a restricțiilor de viteză anunțat de către CFR pentru perioada 1-10 august, pe linia 100 – București Nord-Craiova-Strehaia-Orșova-Timișoara Nord-Jimbolia există 244 de restricții de viteză



*“Lucrările de infrastructură generează creșterea timpului de parcurs al trenurilor noastre și reprezintă o provocare în ceea ce privește: productivitatea resurselor, costurile companiei și onorarea cu succes a cerințelor clienților,”* spune **Bogdan Barbu, Director Vânzări și Marketing DB Cargo România**, unul dintre principalii operatori feroviari de pe piață, ce operează pe principalele rute feroviare din România, având în portofoliu atât trafic local, cât și internațional, inclusiv tranzit.

*„Tronsoanele de infrastructură cu cele mai mari probleme sunt cele care intră în procese de reabilitare anunțate din scurt, fără să existe o corelare cu nevoile clienților și ale operatorilor de transport,”* punctează acesta. Săptămânal, DB Cargo România operează peste 90 de trenuri.

***“Dezvoltarea transportului intermodal depinde, în opinia noastră, de investițiile făcute în terminale și de costurile de transport. La momentul de față, procentul de marfă containerizată transportată pe calea ferată este încă foarte mic, dar credem într-o dezvoltare a transportului intermodal ca fiind parte din strategia companiilor multinaționale în ceea ce privește Pactul Verde European,”*** – **Bogdan Barbu, Director Vânzări și Marketing, DB Cargo România.**



**Kinga Mădărășan, Director General al MMV Rail România**, filiala locală a grupului PETROLSPED Kft, spune că din cauza lucrărilor de infrastructură aflate în desfășurare, în special pe Coridorul IV Pan-European, pe tronsonul către Curtici, trenurile înregistrează întâzieri de aproximativ 25-30 de ore.

***“În medie putem spune că aproximativ 30% din trenurile operate întâmpină întâzieri. Principalele rute pe care operăm sunt axa Curtici – Port Constanța. La aceasta se adaugă zona de Vest, zona Banatului și zona Curtici – Episcopia – Valea lui Mihai, Vințu de Jos, Târgu Mureș. Cele mai multe probleme le întâlnim în zona Curtici – Deva – Simeria, la accesul spre Curtici și zonele de încărcare pentru cereale în zona Banatului,***

***Timișoara.***” MMV Rail România operează săptămânal 28-30 de trenuri, însă sunt perioade când numărul acestora crește până la 65.

***“În ultimul an am crescut frecvența transporturilor pentru marfa importată din Uniunea Europeană și, din păcate zona care ne ridică frecvent cele mai mari probleme este cea de frontieră unde întâlnim întâzieri frecvente. Au fost situații în care am așteptat 3 zile preluarea unui tren, iar infrastructura pe care operăm, prin starea ei, nu lasă loc pentru recuperarea întâzierilor,”*** afirmă Răzvan Garoseanu, Director Strategie și Dezvoltare al operatorului Vest Trans Rail.

Aceste blocaje la granițe sau la preluarea trenurilor în portul Constanța generează gâtuiuri pe lanțul de transport și duc la întâzieri la descărcarea trenului, dar și la asigurarea vagoanelor în timp pentru clienți. ***“Acesta este, probabil, cel mai frustrant lucru pentru clienți, care de cele mai multe ori nu cunosc fenomenul,”*** spune Răzvan Garoseanu, menționând că soluția pentru aceste probleme, momentan, este menținerea unei comunicări constante cu clienții pentru a le oferi informații legate de poziția trenurilor.

**Sursa:** <https://www.intermodal-logistics.ro/>