

# Consiliul Concurenței: furnizarea de electricitate pentru OTF, la mâna Electrificare CFR

30 august 2021

**Furnizarea de electricitate pentru OTF, fie ei de călători sau de marfă, este la mâna Electrificare CFR, filială deținută integral de CFR SA, fapt care afectează profitabilitatea transportului feroviar de marfă în general, susține Consiliul Concurenței.**



FOTO cu titlu ilustrativ

Operatorii de transport feroviar (OTF), atât cei privați, dar și CFR Marfă, nu au posibilitatea în prezent de a-și alege furnizorul de energie electrică, deși piața energiei este liberalizată, spune Consiliul Concurenței.

Autoritatea de concurență a recomandat CFR SA să creeze condițiile tehnice astfel încât OTF să-și poată alege furnizorul de energie electrică, ceea ce ar conduce la reducerea valorii facturilor pentru curentul de tracțiune, pe care o achită OTF și, implicit, la creșterea profitabilității transportului feroviar de marfă și la tarife mai mici pentru utilizatorii acestui serviciu. Această recomandare vine în urma studiului realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF), din cadrul Consiliului Concurenței, care a sintetizat principalele aspecte ce caracterizează transportul feroviar de marfă din România.

## **Electricitate pentru OTF, doar de la Electrificare CFR, deși piața e liberalizată**

Anul trecut, în condițiile pandemiei, traficul feroviar de marfă s-a diminuat cu 6,6%, iar numărul trenurilor de marfă puse în circulație a scăzut cu 15,4%, față de anul anterior. În același timp, cantitatea de marfă transportată cu trenul, exprimată în tone nete-km, s-a diminuat cu 14,7%, iar veniturile OTF de marfă au înregistrat o scădere de 13,7%, arată Studiul CNSDF.

Principalii OTF, din punct de vedere al veniturilor realizate din transportul de marfă pe calea ferată, sunt: CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo și Unicom Tranzit, iar din punct de vedere al Indicatorului parcursului trenurilor (tren-km) în trafic național și internațional de marfă, CFR Marfă și Grup Feroviar Român sunt cei mai importanți competitori. În ceea ce privește cantitatea de tone nete-km transportată, principalii OTF sunt CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Unicom Tranzit.

Principalele mărfuri transportate pe calea ferată sunt produsele petroliere și derivate, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, cărbune, bușteni, îngrășăminte). În urma analizei, reiese faptul că, deși piața românească de transport feroviar de marfă este concurențială, profitabilitatea acestei activități este redusă. Acest aspect este confirmat și de faptul că ponderea transportului feroviar de marfă din România, în total moduri de transport, a fost de 12%, în timp ce transportul rutier a deținut o pondere de 68%.

## **Trebuie accesate fonduri europene pentru terminale de marfă**

În aceste condiții, a scăzut interesul OTF de marfă de a-și înnoi parcul de material rulant, dar și interesul potențialilor investitori în infrastructura de servicii feroviare, în special în ceea ce privește dezvoltarea de terminale de marfă.

Astfel, este necesară alocarea corespunzătoare a fondurilor de la bugetul național și utilizarea eficientă a fondurilor europene destinate infrastructurii feroviare pentru a crește gradul de automatizare și de electrificare a căii ferate, pentru repararea și modernizarea secțiunilor de cale și eliminarea restricțiilor de viteză, astfel încât să crească viteza de circulație pe calea ferată. Pentru a permite acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestora, CNCF CFR trebuie să elaboreze Documentul de Referință al Rețelei (DRR) care precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarificare și de alocare a capacităților de infrastructură, orice alte informații de acest fel. Cu toate acestea, DRR nu

include toate informațiile referitoare la infrastructurile de servicii deținute de operatorii infrastructurilor de servicii din România.

## **Trebuie să ne aliniem la tendința europeană**

În condițiile în care Uniunea Europeană (UE) și-a propus ca 75% din transportul de marfă efectuat, în prezent, pe cale rutieră, să fie reorientat către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare, ținta este ca până în anul 2050, traficul feroviar de marfă să se dubleze, iar rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T), echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, să fie operațională. TEN-T este un proiect al UE ce prevede crearea unei rețele complete de transport auto, feroviar și naval.

Pentru a se realiza conexiunile cu rețeaua TEN-T centrală, trebuie implementate cu prioritate proiectele de modernizare și electrificare a infrastructurii aferente celor două coridoare europene feroviare de marfă care străbat România: Coridorul Orient/Est-Mediteraneean și Coridorul Rin-Dunăre.

De asemenea, de o importanță deosebită este reabilitarea și modernizarea conexiunilor feroviare cu portul Constanța (dublarea căii ferate existente și modernizarea secțiunii existente între Portul Constanța și Palas), în vederea creșterii eficienței circulației trenurilor de marfă spre și dinspre port, dar și a asigurării cerințelor specifice de interoperabilitate. În același timp, fluidizarea traficului feroviar din Portul Constanța prin utilizarea eficientă a infrastructurilor de servicii ar putea determina creșterea cantității de mărfuri care tranzitează portul.

**Sursa: Club Feroviar**