

Studiu: Un tren de marfă ajunge de la Curtici la Constanța în 7 – 12 zile

30 august 2021



Viteza medie a trenurilor de marfă în România este de 16 km/h, iar tranzitul între Constanța și Curtici durează între 7 și 12 zile, se arată în analiză. 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%.”Gradul redus de automatizare și numărul ridicat al restricțiilor de viteză se reflectă negativ asupra vitezei medii comerciale a trenurilor de marfă, care se situează în jurul valorii de 16 km/h. (...)

În prezent, tranzitul unui tren de marfă între Constanța și Curtici durează între 7 – 12 zile, în funcție de greutatea cantității transportate”, se arată în studiul Consiliului Concurenței.Viteza redusă de circulație pe calea ferată și favorizarea transportului rutier, prin restituirea accizei pe carburanți transportatorilor rutieri de marfă, au determinat o scădere a profitabilității transportului feroviar de marfă, comparativ cu transportul rutier.În aceste condiții, a scăzut interesul operatorilor de transport feroviar 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 tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, orice alte informații de acest fel”, se mai arată în studiu.În anul 2020, în condițiile pandemiei generate de SARS – Cov 2, 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, sa 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 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.

Sursa: [Observator](#)