

Politicile Bruxelles-ului, mai nocive pentru CFR Marfă decât COVID-ul

27 Septembrie 2021



CFR Marfă nu este lovită în ultima perioadă doar de restrângerea activităților economice la nivel național ca urmare a actualei pandemii, ci și din cauza scăderii unor activități în care CFR Marfă avea un rol tradițional, cum ar fi termoeenergetica.

Politicile Comisiei Europene, de trecere a producțiilor naționale de energie de la cărbuni la energii verzi regenerabile, au un efect negativ nu numai asupra termocentralelor din România, ci și asupra CFR Marfă, operator feroviar național a cărui principală marfă transportată era, până mai ieri cărbunele. Potrivit CFR Marfă, 50% din volumul mărfurilor transportate este asigurat de cărbune.

Date prezentate de conducerea companiei publicației logisticpost.ro, arată că activitatea CFR Marfă nu a scăzut doar în 2020 – anul pandemiei, față de 2019, ci și în 2019 față de 2018 și încă mai mult.

„2020 a fost puternic marcat de șocul provocat de pandemia de coronavirus și de consecințele acesteia. Activitatea de transport feroviar de marfă s-a resimțit ca urmare a incidenței acesteia, pe fondul încetirii puternice a activității industriale (-10,2% față de 2019). Cea mai afectată a fost industria prelucrătoare, care asigură cea mai mare parte a exporturilor României, dar și industriile auto și textilă. Industria extractivă și-a continuat declinul început în urmă cu aproape doi ani, în special pe fondul importurilor de gaze (-10,5% a înregistrat industria extractivă a cărbunelui în primele 11 luni ale lui 2020, comparativ cu primele 11 luni ale lui 2019)”.

Comisia Națională de Prognoză despre 2020

*Principalele resurse de energie primară. Reducerea producției de energie electrică în termocentrale (datorată în special cărbunelui) și reducerea nivelului activității în ramura industriei metalurgice au determinat reducerea producției și a importului de cărbuni cu 30,0%, respectiv 31,6%. Resursele de cocs sunt în strictă dependență de activitatea din ramura metalurgiei. În anul 2020, reducerea consumului intern de cocs (cu 7,1%) a condus la o scădere a importului cu 15,6%. Reducerea necesarului de produse petroliere din 2020 (atât la nivelul componentei consum intern, cât și exportul) ca urmare a măsurilor adoptate în contextul pandemiei, a fost însoțită de o reducere mai accentuată a cantității de țiței prelucrată în rafinării, iar diferența astfel creată a fost compensată prin creșterea importului de produse petroliere (cu 11,4% față de 2019). Substituirea produselor petroliere din producția internă cu importuri poate fi o consecință a diferențelor între marjele de rafinare ale rafinăriilor autohtone și ale celor din alte țări. Reducerea volumului de țiței prelucrat în rafinării în anul 2020 a condus la reducerea extracției cu 3,1%, în timp ce importul de țiței s-a diminuat cu 19,4%. **Toate acestea semnifică volume mai mici de transport pentru CFR Marfă. O cauză este scăderea activității economice în pandemie, alta fiind eliminarea combustibililor fosili ca surse de producere a energiei.***

Adevăratul an problemă, 2019, nu 2020

Datele prezentate de CFR Marfă indică faptul că anul problemă a fost 2019, nu 2020. Față de 2018, în 2019 au fost transportate cu șase milioane tone mai puțin, în timp ce în

anul pandemiei volumul mărfurilor transportate a scăzut cu puțin peste patru milioane de tone.

An	2018	2019	2020
Mărfuri transportate (mil. tone)	24,6	18,7	14,5

sursa logisticpost.ro

„Clienții CFR Marfă provin din industria extractivă, petrolieră, industria chimică, metalurgică sau agricultură. Societățile cu activitate în domeniul extracție de cărbune și furnizare a energiei termice sunt: Complexul Energetic Oltenia, Complex Energetic Hunedoara, CET Govora, iar din domeniul industriei petroliere: Conpet, OMV Petrom etc.”, spune compania de stat.

Transportul intermodal e simbolic

În timp ce politicile europene pun accent sporti pe traficul intermodal, în România acesta este în cădere liberă de la niveluri care oricum erau coborâte.

„La nivelul anului 2020, volumul de marfă transportat în trafic intermodal a reprezentat doar 2,3% din totalul de marfă transportat de CFR Marfă, în scădere cu 48% față de 2019, ca urmare a reducerii sau sistării temporare a activității diverșilor clienți (Automobile Dacia, Azomureș Târgu Mureș, Rocombi etc) în contextul crizei sanitare declanșate de pandemia de Covid-19. Transporturile de UTI (unități de transport intermodal) au fost făcute în special pe relații care unesc portul Constanța cu diferite stații de pe rețeaua feroviară din România: Ciumești/Dornești/Găești/București Sud/Cluj Napoca Est/Târgu Mureș Sud-Constanța Port/Constanța Ferry-Boat și retur.”, spune compania.

O revenite insuficientă

Cât privește anul curent, reprezentanții CFR Marfă zic că se înregistrează o creștere a volumului de marfă transportat de 22,8% față de anul trecut. Procentajul este identic cu cel în care a scăzut volumul transportat în perioada 2019-2020. Ca urmare a faptului că volumul de referință a fost mai mare în 2019 decât în 2020, creșterea înregistrată în primele șase luni din 2021 nu va asigura atingerea volumelor transportate în 2019. Așadar, chiar ieșită din pandemie, CFR Marfă, nu va atinge punctul de acum doi ani.

„Începând cu februarie 2021, economia României începe să se redreseze, conform datelor furnizate de Institutul National de Statistica, și, deși contracția înregistrată de economie în 2020 pare mai puțin gravă decât se estimase inițial, incertitudinea rămâne foarte ridicată, având în vedere evoluția recentă a pandemiei, iar producția reală probabil că nu va reveni la nivelurile de dinainte crizei până la sfârșitul lui 2022, conform analiștilor economici.

Această revenire a economiei se face simțită și în activitatea CFR Marfă care în primele 6 luni ale anului curent a înregistrat o creștere de 22,8% a volumului de marfă transportat, comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut.”, spun reprezentanții companiei de stat.

Sursa: Club Feroviar