

Se reîntorc transporturile feroviare la epoca Diesel?

21 octombrie 2021



Unii operatori feroviari din Europa se reîntorc la tracțiunea diesel pe fondul creșterii masive a prețurilor la energie. În România, prețul MWh a crescut de aproape patru ori de la începutul anului, până la aproape 1.000 de lei pe MWh. Revine motorina o opțiune în transportul feroviar românesc?

Operatorii de marfă din Marea Britanie se reîntorc la trenurile operate cu motorină, deoarece costurile cu electricitatea au devenit prea ridicate, acesta fiind un alt exemplu al efectelor ample ale crizei energetice globale, potrivit [Reuters](#). Prețurile fără precedent ale energiei electrice au forțat operatorul englez Freightliner să facă o mișcare temporară „pentru a menține o opțiune rentabilă pentru transportul bunurilor și aprovizionărilor vitale în Marea Britanie”, a declarat Genesee & Wyoming Inc., compania ce include Freightliner într-un comunicat.

Marea Britanie se află sub influența unei crize energetice care afectează și economiile din Europa și Asia. Gazul se tranzacționează la echivalentul a aproape 200 de dolari în baril în Regatul Unit, ceea ce duce la o creștere de 268% a prețurilor la energie în acest an. În schimb, prețul de referință al motorinei în Europa pare ieftin, atingând un maxim în trei ani de 98 de dolari pe baril. Prețul crescând al gazelor naturale a alimentat așteptările ca industriile și companiile electrice să se uite la combustibili alternativi.

Majoritatea analiștilor petrolieri se așteaptă la o cerere suplimentară de 500.000 de barili pe zi de combustibil brut și rafinat la nivel global, deși unii spun că efectul de revărsare ar putea fi semnificativ mai mare. Majoritatea serviciilor Freightliner care anterior erau transportate electric au fost deja trecute temporar la motorină. Unele dintre fluxurile anglo-scoțiene rămân transportate electric pentru moment, dar compania lucrează pentru a le schimba și pe cele diesel. Din flota „activă” a 162 de locomotive a companiei, 23 sunt electrice, a spus Freightliner.

Care e situația în România

Operatorii feroviari români par a avea pe moment câteva avantaje ce îi ajută să rămână deocamdată tot la tracțiunea electrică. Din punct de vedere al [CFR](#), administratorul

infrastructurii feroviare, operatorii au posibilitatea de a renunța la tracțiunea electrică și de a trece pe diesel. Însă sunt câțiva factori care îngreunează transferul. Unul dintre aceștia este structura parcului de locomotive. Cu perspectiva trecerii la tracțiunea pe hidrogen sau a trenurilor pe baterii, operatorilor nici prin cap nu le-a trecut să se întoarcă la achiziția de locomotive diesel. Cele electrice sunt mai puternice. O locomotivă electrică depășește 5000 kW, mult peste o locomotivă diesel de 2.800 CP. Practic, ar trebui cuplate două locomotive diesel pentru a ajunge la puterea uneia electrice. În plus, arcul Carpat, cu pante susținute, face necesară utilizarea locomotivelor electrice, explică pentru Club Feroviar directorul unui operator feroviar de transport. Nu în ultimul rând, până la începutul anului, costul tracțiunii pe tonă brută și kilometru era dublu în cazul celei diesel față de cea electrică. Operatorii trăiesc încă cu tracțiunea electrică, din inerția costurilor rezonabile din anii trecuți.

Presiuni ale Electrificare CFR pentru scumpirea energiei de tracțiune

Aceasta este valabilă cu atât mai mult cu cât operatorii au semnat contracte cu societatea Electrificare CFR pe prețuri vechi. În prezent, compania de stat pune presiune pe operatori să accepte un act adițional pentru finele anului, prin care prețul energiei plătite de aceștia să fie crescut semnificativ.

Citește aici ce spune Consiliul Concurenței despre monopolul de facto al CFR Electrificare

„Ei au trimis act adițional pentru ultimele trei luni din an și un nou act adițional pentru anul viitor. Vor la 600-700 de lei pe tot anul viitor. Au luat de pe OPCOM 47.000 MW la 470 lei mwh”, spune Vasile Șeclăman, președintele Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (**OPSFPR**). El atenționează că **Electrificare CFR** are dreptul să își pună doar un comision peste prețul la care cumpără energia, nu să facă profit pe seama operatorilor din aceasta. De altfel, operatorii feroviari, prin legislația UE, devin eligibili pentru a-și cumpăra singuri energia, fără a apela la serviciile de intermediere ale Electrificare CFR.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>