

Declinul CFR-ului din 1996 și până în 2021. E ireal ce s-a ales de transportul nostru feroviar

29 decembrie. 2021



Dacă înainte de Decembrie 1989, și în primii ani de după Revoluție, sistemul românesc de căi ferate era unul cât de cât rentabil, în 2021 totul este într-un declin necontrolat. Infrastructura, cât și compania care gestionează transportul pe calea ferată, CFR,

sunt într-un mare impas.

Compania CFR și infrastructura de căi ferate, încotro?

Compania de stat CFR, care administrează rețeaua de căi ferate din România, lucrează în prezent cu 25 de operatori feroviar, 21 de marfă și patru de călători. Pentru accesul la infrastructura feroviară, operatorii feroviar plătesc taxa de utilizare a infrastructurii, iar pentru serviciile și facilitățile necesare infrastructurii feroviare plătesc chirii sau tarife private, după caz.

Deși oficialii companiei anunțau în ultimii ani venituri mai mari, infrastructura este într-un colaps generalizat. În România de după 1989 nu s-au mai construit kilometri de cale ferată, până la proiectul de legare a [Aeroportului Internațional Henry Coandă de Gara de Nord](#).

Între 1995 și 1996 CFR înregistra cele mai multe călătorii

Dacă e să privim în retrospectivă, [cei mai buni ani ai CFR](#) au fost între 1995 și 1996, când se înregistrau nu mai puțin de 212 milioane de călătorii cu trenul, pe toate rutele.

Deși datele erau mai puțin de jumătate în raport cu valorile anului 1989, dacă e să ne uităm la cifrele anului 2021, cele din acei ani erau mult peste ce se înregistrează astăzi.

Între anii 1995 și 1996 CFR opera cu un număr mai mare de trenuri, Intercity și Expres, decât în anul care tocmai stă să se încheie. Tot în acei ani, un drum de la București la Arad, de exemplu, era mult mai rapid decât astăzi, în 2021 înregistrându-se un timp record, dar în sensul negativ, de peste 14 ore.

Dacă e să ne raportăm și la numărul de trenuri internaționale care tranzitau România acelor ani, constatăm un număr considerabil mai mare, decât în 2021.

Din punct de vedere al vitezelor de deplasare al garniturilor de tren, exceptând tronsonul M800 București – Constanța și Bacău – Suceava, se circula cu mai multă viteză, în raport cu vitezele de deplasare ale garniturilor în 2021.

Conform unor date statistice la infrastructura de cale ferată nu s-au mai raportat modernizări de foarte mult timp, de aici și toate restricțiile de viteză existente astăzi pe majoritatea traseelor de transport.

Masterplanul de transport pe calea ferată

În 2015, guvernul de la acea vreme propunea Uniunii Europene un important plan de modernizare și redresare a [transportului feroviar românesc](#). Planul fusese constituit la solicitarea făcută de Comisia pentru transport și turism a Parlamentului European.

România, ca parte a statelor membre care primesc fonduri structurale și de coeziune ale UE pentru infrastructura de transport, a trebuit să elaboreze un „Plan general de transport” (GTMP), adică o foaie de parcurs la nivel înalt care să stabilească obiectivele majore ale sistemului național de transport pe termen lung. Proiectul reprezenta o condiție prealabilă pentru obținerea de finanțare din partea UE.

La 6 ani de la constituire, masterplanul este în stand-by

În cazul României, aceste obiective au fost adoptate în februarie 2015, în urma unor lucrări preliminare care au început în 2012. Programul și studiile și analizele aferente au fost elaborate de compania americană de consultanță AECOM.

Este important de menționat că proiectul României era încă un document preliminar, plin de erori și inconsecvențe și în curs de revizuire. Cu toate acestea, eracel mai avansat dintre toate Master Planurile aflate în curs de elaborare, la acea vreme.

Au trecut de atunci 6 ani, și iar masterplanul este încă într-o incertitudine. Infrastructura este în continuare în stadii de degradare, iar în afară de kilometri construiți pentru tronsonul Gara de Nord – Aeroportul Henry Coandă, niciunul din guverne nu a anunțat planuri de construire a noi căi de transport.

Sursa: <https://playtech.ro/stiri/>