

Petrișor Peiu: Producătorii mondiali trebuie să își localizeze producția feroviară și în România. Politicile „verzi” ale UE, eronate

21 Octombrie 2022



Marii producători mondiali de material rulant trebuie să își localizeze producția și în România. Măcar să permită companiilor din afara Europei să permită vânzarea produselor feroviare la noi în țară. Contrar, deficitul comercial riscă să crească, iar gradul de dezvoltare al infrastructurii va rămâne unul scăzut, a opinat zilele trecute, la Zilele Feroviare 2022, Petrișor Peiu, din partea Fundației Economice Mării Negre.

Petrișor Peiu a susținut o prezentare a situației actuale a sectorului feroviar, realizată împreună cu Corneliu Luscalov, director executiv al Asociației Industriei Feroviare (AIF).

Încă de la începutul prezentării sale, Peiu a avertizat că va veni cu o „zonă de scepticism la prezentările pozitive” și că va încerca „să modereze acest entuziasm”.

Evoluția ultimilor ani

În ultimii 14 ani evoluția nu a fost foarte spectaculoasă, dar a rămas totuși pozitivă. Rămânem în jurul de 8% ceea ce e o performanță modestă a traficului feroviar de pasageri, spune el. **În România, realitatea este reprezentată de locomotivele și ramele diesel care merg sub catenară, ”acesta este nivelul realizărilor”.**

La traficul de mărfuri ne învârtim la 12% (pondere a transportului feroviar în total) cu o oarecare scădere în ultimii 14 ani, pe perioada de referință 2006-2019. „Avem obiective ambițioase, dar realizările nu sunt pe măsura obiectivelor”. În 2021 avem recuperare puternică după anul 2020, **recuperarea este spectaculoasă, dar și căderea a fost la fel**, am rămas la aceleași cifre.

Petrișor Peiu la Zilele Feroviare: Creșterea sectorului, sub cea a economiei mondiale

Dacă ne uităm la ce se prognozează, vom vedea o creștere a pieței globale cu o rată de sub 3% până în 2027 și o creștere a cifrei de afaceri globale a industriei furnizoare de la 170 miliarde de dolari la 211 miliarde de dolari. „Ei bine, **rata de creștere de 3% e mai mică decât rata de creștere a economiei globale**, deci industria feroviară va avea ritm mai mic decât economia globală”, a opinat el.

Cele mai mari ritmuri de creștere se găsesc în Africa și Orientul Mijlociu. Traficul de marfă rămâne concentrat în țările bogate din Europa de Vest. Țările bogate au avut bani să își dezvolte infrastructura și vehiculele, Polonia este o excepție. Noi avem a nouă piață feroviară de marfă, deși suntem a șasea țară din UE. **Nu e mare diferență între piața românească sau cea din Ungaria sau Cehia, țări de două ori mai mici decât România.**

Factori de frânare a industriei

Infrastructura de transport feroviar merge mână în mână cu dezvoltarea sectorului. „E deficitară acolo unde transportul nu e atât de dezvoltat”. E nevoie de vehicule noi care trebuie cumpărate, iar piața materialului rulant este peste jumătate din totalul cifrei de afaceri din această industrie. În al treilea rând, e nevoie de bani publici pentru subvenții. **Țările care au bani de subvenții au și cote importante pentru transportul de pasageri.**

China ne poluează, noi ne ucidem industria și protejăm ca și cum suntem pe altă planetă decât China

Un alt capitol unde Peiu s-a exprimat cu scepticism este cel al energiilor regenerabile și politicilor CE în domeniu. Practic, el a spus că **Europa își ucide industria, își chinuie consumatorii pentru a elibera în atmosferă cantități din ce în ce mai mici de CO2,**

în condițiile în care China produce de patru ori mai multe gaze de seră. „Nu împărtășesc entuziasmul celor cu green field. A fost un calcul la energie și prețurile la energie ar fi devenit nesustenabile, chiar dacă nu venea războiul din Ucraina. **E foarte frumos să vorbim de energie electrică, dar să nu uităm că cel mai ieftin mod de producție rămâne gazul. Ceea ce salvează Europa e cărbunele.** Deci, dacă e să vorbim de problematica energetică, nu cred că abordările de azi ale birocrăției de la Bruxelles mai sunt susținute de națiunile UE. Vor duce la puternice manifestări de frustrare în Europa în următoarea perioadă pentru că **e greu de explicat de ce trebuie (populația – n.red.) să suporte prețurile la energie în contextul în care „contribuția” UE la poluarea mondială este de 7% din cantitatea totală, iar China are 30%.** Ea pune anual capacitați de producere a energiei pe cărbune mai mari decât cele puse de tot globul, deci este iluzoriu că dacă vom închide minele de cărbune, noi am respira aer curat ca și cum China e pe altă planetă”, a spus el.

Românii, condamnați să cumpere doar din alte state?

O mare restricție este capacitatea UE de a produce ingineri și tehnicieni la nivelul cerințelor, cel puțin în estul Europei. **„O altă chestiune este concentrarea producătorilor în anumite zone, de la material rulant la instalații semnalizare. Se frânează capacitatea țărilor de a-și dezvolta rețele feroviare.** Dacă vii și spui tot timpul românilor că sunt condamnați să cumpere numai din alte state, va crește deficitul comercial și se va ajunge la o dezvoltare cu o viteză mai mică a sectorului feroviar. **Comaniile mari trebuie să înțeleagă să își localizeze producția și în statele de la periferia UE sau să permită accesul pe piață a altor compnii din afara UE dispuse să producă în aceste state”.** Referirea este făcută la interdicția pusă acum câțiva ani de guvernarea PNL pe participarea firmelor din China la licitațiile publice din România.

Pe partea de dezvoltare a rețelelor **ERTMS, Peiu a arătat că România e undeva la coadă și s-a întrebat cum se poate proba existența acestui sistem în România dacă lipsește materialul rulant cu ERTMS la bord.**

În concluzie, Petrișor Peiu a vorbit de **„probleme precum localizarea marilor producători și protejarea acestora prin tot felul de mecanisme de blocare a accesului pe piață a companiilor, inclusiv pe construcții feroviare din țările estice”.**

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