

Radiografie a operatorilor privați de marfă pe 2022

30 Mai 2023



OPSFPR – Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România a făcut publică analiza privind activitatea operatorilor privați de marfă din România pe anul trecut care include și o trecere în revistă a problemelor și soluțiilor aplicabile în domeniu.

Raportul disponibil integral [aici](#), semnat de Vasile Șeclăman, președintele OPSFPR, arată că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 și până în anul 2022 inclusiv, din cauza „subfinanțării sistematice a sectorului feroviar în favoarea celui rutier (în contradicție cu recomandările UE), precum și a faptului că an de an contribuțiile MTI pentru infrastructura feroviară au fost de numai 4-5 % din suma aflată la dispoziția ministerului prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75% din sumele la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii”.

ANALIZA INDICATORI 2022 (1)

Tabelul Nr.1

TRANSPORTUL FERROVIAR DE MĂRFURI, PE MODURI DE TRANSPORT ȘI DESTINAȚII, PENTRU PERIOADA 2019 – 2022

	2019	2020	2021	2022
TRANSPORT FERROVIAR				
mii tone – Km.	58808	49671	57424	55188
- Transport național	48747	41454	49965	43154
- Transport internațional	9092	7273	9352	10848
- Tranzit	969	944	1107	1186

Acest fenomen a dus la degradarea stării tehnice, creșterea numărului de restricții de circulație, creșterea închiderilor de linii, scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare.

Impact asupra operatorilor privați de marfă

„Din tabelul privind transportul feroviar de mărfuri pe moduri de transport și destinații, pentru perioada 2019 – 2022, putem observa că în anul 2020 s-a înregistrat o scădere a cantității de mărfuri transportate de la 58.808 mii tone la 49.671, adică cu 15,5% pentru toți operatorii feroviari de mărfuri indiferent de forma de proprietate. În anul 2021 s-a atins o valoare a cantității de mărfuri transportate apropiată de cea înregistrată în anul 2019. Acest fenomen s-a produs datorită pandemiei de COVID, când o parte din cantitățile transportate pe rutier au trecut pe feroviar. Anul trecut s-a înregistrat, din nou, o scădere care a reprezentat aproape 4% față de 2021”, spune OPSFPR.

De 100 de ori mai puțină marfă pe calea ferată față de rutier

Din compararea rezultatelor obținute de către cele două moduri de transport reiese faptul că întreaga cantitate de marfă transportată în perioada 2019 – 2022 de către transportul rutier a fost de 242 267 304 mii tone Km., iar de către cel feroviar a fost de 221 091 mii tone Km., respectiv mult mai puțin.

Deci, pentru a putea realiza dezideratul ca până în anul 2030, 30% din cantitatea de marfă transportată pe sectorul rutier, să fie mutată pe sectorul transportului feroviar de marfă, va trebui ca, încă din acest an, Guvernul României și MTI să ia măsuri radicale

pentru finanțarea sistemului feroviar, atât de la Bugetul statului, dar și din fonduri europene, afirmă raportul.

Practic, la un calcul simplu, se poate observa că acest deziderat este imposibil de realizat în transportul din țara noastră.

Fără luarea unor măsuri concrete și urgente cu privire la atragerea unor sume importante pentru investițiile din sistemul feroviar românesc, atât din fonduri europene, dar și de la Bugetul statului, sistemul feroviar național nu va putea îndeplini dezideratele prevazute atât în legislația europeană, dar și în propriile strategii de dezvoltare pentru transportul feroviar, în vederea integrării sistemului feroviar românesc în cel European.

Situația actuală a transportului feroviar în România și în special al celui de marfă reprezintă rezultatul aplicării consecvente a unor politici de promovare prioritară a transportului rutier, care au condus la migrarea masivă a clienților către acest mod de transport, generând astfel un declin accentuat al transportului feroviar.

Volumul serviciilor de transport feroviar a scăzut cu peste 80% în traficul de marfă. Cota de piață globală a transportului feroviar de marfă, pe piața transporturilor terestre, a suferit la rândul său o scădere dramatică, de la 62,8% din totalul activității de transport, cât era în anul 1990, până la cel mult 21% în prezent. Doar în anul 2021 a înregistrat o ușoară creștere, pe seama scăderii volumului de transport rutier datorită pandemiei.

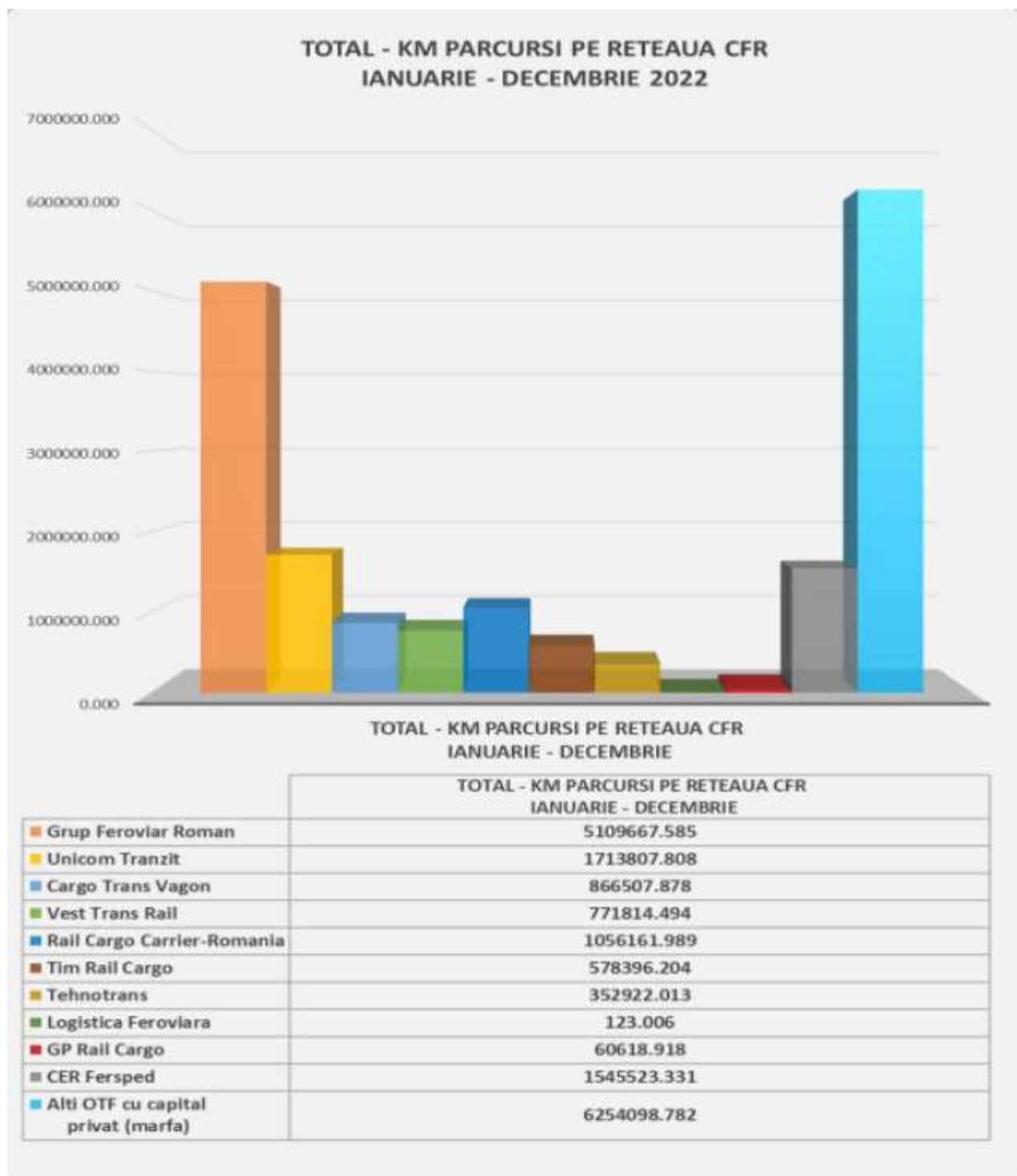
Transportul intermodal, pe cale de dispariție

Migrarea clienților către transportul rutier a reprezentat și dispariția aproape completă, în prezent, a transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate, ceea ce a condus inclusiv la degradarea facilităților sistemului feroviar destinate susținerii acestor tipuri de servicii.

Din analizarea graficelor realizate în urma prelucrării situațiilor lunare transmise de CNCF CFR-SA cu privire la "Indicatorii de utilizare ai rețelei" se poate constata că, în perioada ianuarie–decembrie 2022, activitatea de transport de marfă a suportat o creștere față de anul 2021, în ansamblul ei, dar din cauza multiplelor greutăți întâmpinate de către operatori din cauza proastei administrări a infrastructurii aceasta este nesemnificativă.

Două firme domină piața

Potrivit OPSFPR, atât din punct de vedere al kilometrilor parcurși pe rețelele CFR, al kilometrilor facturabili, dar și ai indicatorului Tone brute km transportate, liderii pe piața transportului feroviar privat de mărfuri sunt în continuare și în anul 2022, ca și în anul 2021 și în 2020, aceiași doi operatori care dețin majoritatea din această piață, și anume: SC Grup Feroviar Român SA și SC Unicom Tranzit SA.



Rugat să comenteze faptul că alți operatori OTF cu capital privat ar fi transportat împreună mai mult decât primul operator/cel mai bine clasat, președintele OPSFPR a explicat: a crescut pentru că au plecat trei de la Asociație și atunci s-a redus a trecut cantitatea transportată la alții (...) acolo e diferența de la zece la 30 și ceva în alți operatori

intră inclusiv CFR Marfă (raportul totuși menționează OTF cu capital privat – n.red.) care e aproape cât GFR, acestea sunt motive”. Raportul menționează părăsirea organizației de către DB Cargo România, Transferoviar Grup, Rail Force și MMV Rail România.

Din cei 10 operatori privați de transport feroviar de marfă, membri OPSFPR, SC CER Fersped SA se situează pe locul al III-lea atât la Km parcurși pe rețelele CFR, dar și la Tone brute km transportate, având o activitate aproape constantă pe tot parcursul anului.

Cele mai slabe rezultate le-au înregistrat SC Tehnotrans Feroviar SRL, SC Logistica Feroviara SRL și SC GP Rail Cargo SRL atât la Km parcurși pe rețelele CFR, cât și la indicatorul Tone brute km transportate, în toate cele patru trimestre ale anului 2022.

În ansamblu, se poate observa că activitatea de transport feroviar de marfă a majorității operatorilor privați (ca și în cazul altor ramuri ale economiei) a fost aproape constantă pe toată perioada continuării crizelor suprapuse pe parcursul anului 2021, dar și în anul 2022, înregistrând atât scăderi, dar și creșteri în funcție de comportamentul și necesitatea pieței de transport feroviar de marfă.

Din datele pentru anii de activitate 2019, 2020, 2021 și 2022 au fost doar trei operatori de transport feroviar de marfă care, în perioada 2020 – 2022 (după căderea din anul 2020 din cauza pandemiei de Covid, față de rezultatele obținute în anul 2019), au înregistrat o medie anuală crescătoare la cei doi indicatori măsurați (Km. parcurși pe rețelele CFR și Tone brute Km transportate):

- SC Grup Feroviar Român SA,
- SC Unicom Tranzit SA,
- CER Fersped SA.

Operatorul feroviar SC Tim Rail Cargo SRL a înregistrat, la ambii indicatori, scăderi ale rezultatelor obținute, iar SC Logistică Feroviară SRL la Km parcurși pe rețelele CFR. Ceilalți operatori feroviari au avut rezultate fluctuante în perioada celor patru ani.

Toți operatorii feroviari, după un an cu rezultate bune, anul 2019, au înregistrat o scădere în anul 2020, unii chiar semnificativă, odată cu apariția pandemiei și a declarării “Stării de necesitate”. Mai apoi, în anul 2021, au înregistrat o revenire a activității. Operatorii SC Cargo Trans Vagon SA și SC Tehnotrans Feroviar SRL au reușit ca în anul 2021 să înregistreze o creștere față de anul 2019 atât la Km. parcurși pe rețelele CFR, cât și la Tone brute Km transportate, dar în anul 2022 au înregistrat din nou o scădere față de anul anterior.

Ceilalți operatori de transport feroviar au avut în perioada celor trei ani de după pandemie, un comportament sinusoidal în ceea ce privește rezultatele obținute la indicatorii urmăriți.

Problemele operatorilor feroviari, membrii ai OPSFPR, apărute în anul 2022

Politicile din ultimii 33 de ani din domeniul transportului feroviar, implementate de partidele care s-au perindat la putere în țara noastră, au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române” să se confrunte cu dificultăți tehnico–economice aspect ce a condus, din păcate, la neatractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități a economiei naționale.

Deoarece reabilitarea și modernizarea s-a făcut prea încet și chiar în anumite perioade deloc, infrastructura feroviară a ajuns să ofere posibilitatea operatorilor de a circula cu viteze chiar și sub 45 km/h pentru transportul de călători, sau mai grav, sub 20 Km/h pentru transportul de marfă (16-18 Km/h).

Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii a dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxime admise. Ca urmare, a crescut durata de parcurs și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație. Astfel s-a ajuns ca în prezent viteza de deplasare a mărfii să fie de cca. 8-9 km/h.

Consecința a fost, de asemenea, și diminuarea cantității de marfă transportată și implicit, a numărului de trenuri, acest lucru având efecte financiare imediate asupra CNCF CFR – SA ca administrator al infrastructurii feroviare.

Riscuri identificate în 2022

Principalele riscuri identificate pe parcursul anului 2022, au fost, din punct de vedere al transportului feroviar de marfă, ca și în anul 2021, următoarele:

- Restricții/închideri pentru anumite zone critice din sistem;
- Închideri ale anumitor unități de producție ale clienților ca urmare a creșterilor aberante ale tarifelor la energie și combustibili, astfel producându-se o reducere semnificativă a activității unor agenți economici, fapt ce a dus și la reducerea volumelor de marfă transportată, deci implicit a activității unor operatori de transport feroviar;
- Reducerea semnificativă a volumelor transportate ca urmare a unei recesiuni declanșate de crizele economice suprapuse.

Înregistrarea, de către OTF, de pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii, sau din cauza creșterii continue a costurilor (majorarea TUI, creșterea tarifului la energia electrică și a prețului motorinei) și pierderea clienților.

- din 2001 până acum, volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare din statele membre UE.
- Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h, până la 16-18 km/h, realizată în perioada 2016-2021 ducând, aproape, la dublarea duratelor de transport;
- În aceasta perioadă s-au înregistrat din ce în ce mai multe secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă;
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Sighișoara – Brașov – Ploiești – București – Constanța, lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare.

Pentru îmbunătățirea acestei situații va fi necesară urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe sectoarele principale de transport.

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România consideră că există măsuri pe care CNCF CFR SA le poate lua, astfel încât activitatea de transport pe calea ferată să înregistreze creșteri calitative și de eficiență economică.

În câțiva ani, România ar trebui să ajungă din urmă, sau măcar să se apropie destul de mult de alte state din regiune precum Ungaria, Cehia sau Polonia care în ultimii zece ani au investit masiv în infrastructura feroviară, sprijinind dezvoltarea transportului feroviar și intermodal de marfă, pentru a se putea alinia politiciii și strategiei Uniunii Europene.

„Dorim să subliniem și problemele privind diminuarea capacității infrastructurii feroviare în ansamblul său, precum și fenomenul închiderilor nejustificate de linii. Întrucât traficul de mărfuri este unul cu prioritate scăzută, conform tehnologiei, în stații trebuie să existe suficiente linii de primire – expediere pe care trenurile să poată aștepta în vederea operațiunilor de trecere înainte sau încrucișare. Până în prezent, pe secțiunile de infrastructură modernizate au fost desființate peste 40% din liniile din stații, în pofida prevederilor din Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030.

În această strategie Ministerul Transporturilor și Infrastructurii specifică faptul că rezultatele așteptate ale modernizării vor fi, printre altele:

- mărirea capacității de transport cu 30% până la 100%;
- creșterea accesibilității pe rute și destinații cu 20% – 50%;
- reducerea timpului mediu de călătorie cu 20% până la 40%.

„Se constată că rezultatele modernizării în ceea ce privește traficul de mărfuri contrazice în totalitate dezideratele enunțate de către MTI, deziderate care ar fi obligat CNCF CFR

SA să propună și să ia măsuri concrete în ultimii 10 – 15 ani. Diminuarea exagerată a dispozitivelor de linii au adus rețeaua într-o situație în care redundanta este la nivelul “zero”. Astfel, orice închidere de linie are impact direct și foarte vizibil asupra circulației trenurilor de marfă. În plus, lipsa liniilor din stații face ca ferestrele libere de circulație să nu poată fi folosite eficiente, pe liniile dotate cu bloc de linie automat, fiind anulată posibilitatea circulației în pachet”, spune OPSFPR.

„Este cunoscut faptul că printre primele simptome vizibile ale deficitului de capacitate al unei infrastructuri se află diminuarea indicatorilor de calitate ai traficului, cum ar fi viteza și regularitatea. Deși aceste fenomene se manifestă de mai mulți ani și în prezent, măsurile de sporire a capacității prin redarea în circulație a liniilor închise este foarte lent”, adaugă organizația.

„Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în țara noastră pentru perioada 2021-2025 mai prevede că în primul an, reînnoirea infrastructurii feroviare să se facă pe 70 km de cale ferată, urmând ca, succesiv, prin creșterea alocațiilor bugetare, să se realizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe 650-700 km de cale ferată/an. Toate aceste prevederi nu s-au transpus în practică până la sfârșitul anului 2022”, spune Patronatul.

Rețeaua feroviară, deși nu s-a diminuat semnificativ ca lungime, s-a „subțiat” substanțial, în sensul în care mare parte a dispozitivelor de linii din stații sau stații în întregul lor, au dispărut. „Considerăm că problemele arătate și închiderile de linii, de regulă în perioadă de vârf de trafic, afectează transportul feroviar de marfă pentru toate mărfurile”, afirmă autorii raportului.

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