

ANALIZĂ

PRIVIND ACTIVITATEA DE TRANSPORT FERROVIAR



CUPRINS

1. Considerații generale.....	4
2. Caracteristici actuale ale transportului feroviar din România.....	7
2.1. Viteza de deplasare a trenurilor.....	8
2.2. Inventarul zonelor cu restricții de viteză.....	12
2.3. Situația lucrărilor de artă și terasamente.....	14
3. Condiții privind accesul la infrastructura feroviară.....	14
3.1. Alocarea capacităților de infrastructură feroviară.....	15
3.2. Tarifarea infrastructurii feroviare.....	16
3.2.1. Veniturile realizate din Tariful de utilizare a infrastructurii și cele din Tarife pentru Servicii Adiționale sau Conexe.....	18
3.2.2. Valoarea Tarifelor conform Anexei II din <i>Legea 202/2016</i>	19
3.3. Rezultate economice obținute de CFR SA la sfârșitul anului 2018 privind întreținerea infrastructurii și investițiile.....	20
3.4. Evoluția numărului de angajați la nivelul pieței, structura pe categorii de vârstă și salariul mediu din sector.....	21
4. Obiectivele strategiei de transport feroviar a României privind infrastructura.....	22

5. Proiecte prioritare pentru modernizarea infrastructurii feroviare.....	25
5.1. Reforma feroviară în perspectiva anului 2030.....	25
5.2. Bariere în calea unor servicii feroviare eficiente.....	27
6. Transportul feroviar de călători.....	28
7. Transportul feroviar de marfă.....	34
7.1.Principalii operatori privați de transport feroviar de marfă.....	35
7.2.Veniturile realizate de către operatori din activitatea de transport feroviar de marfă, în perioada 2016-2018 (în lei).....	36
7.3.Venituri, parcursul de exploatare a mărfurilor (tone nete-km) și mișcarea trenurilor (tren-km) în traficul național și internațional și cotele de piață.....	37
7.4.Evoluția numărului de angajați la nivelul pieței și a salariului mediu din sector.....	41
7.5.Materialul rulant deținut de către operatorii de transport feroviar de marfă.....	42
7.6.Principalele mărfuri transportate.....	44
7.7.Observații privind sectorul transportului feroviar de marfă.....	46
8. Concluzii și recomandări	47

1. Consideratii generale

Transportul pe calea ferată reprezintă un mod de transport mai curat și mai puțin poluant decât transportul rutier, dar și mai eficient și mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută. Acesta este esențial pentru strategia comunitară de îmbunătățire a performanței de mediu a sectorului transporturilor, precum și a coeziunii economice și sociale în cadrul statelor membre și a conectivității între acestea. De aceea, Uniunea Europeană urmărește promovarea sectorului feroviar în sensul utilizării tot mai mult a acestui tip de transport pentru mărfuri și pasageri.

După aderarea României la Uniunea Europeană, transportul feroviar nu mai poate fi analizat într-un context separat, fiind necesară o abordare mult mai complexă, determinată de integrarea în spațiul feroviar unic european.

În sensul acesta, este important să înțelegem evoluțiile și experiențele celorlalte state membre, precum și măsurile ce urmăresc dezvoltarea acestui sector de activitate, în conformitate cu politicile adoptate de organismele europene abilitate.

Luând în considerare regresul în care se află căile ferate din România în raport cu evoluția ascendentă a acestui sistem de transport în vestul Europei, este necesară o identificare a resurselor și strategiilor care să reechilibreze balanța dintre modurile de transport, urmărindu-se punerea în aplicare a obiectivelor privind mobilitatea, pe fondul reducerii poluării și a desconggestionării traficului rutier în interesul consumatorilor.

Politica europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic european.

În perioada care a urmat deschiderii concurenței în sectorul feroviar, au fost adoptate cele patru pachete de acte legislative:

- ❖ **Primul pachet feroviar**, adoptat în 2001, a permis operatorilor de transport feroviar să aibă acces la rețeaua transeuropeană în mod nediscriminatoriu. Situația căilor ferate în raport cu alte moduri de transport s-a îmbunătățit, la fel ca și siguranța transportului feroviar, iar performanța traficului feroviar a crescut în țările în care piața de transport feroviar de mărfuri a fost deschisă concurenței.

Acest pachet a inclus următoarele acte normative cu referire la infrastructura feroviară:

- *Directiva 2012/34/UE/2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european;*
- *Decizia 2075/2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european;*
- *Regulamentul de punere în aplicare nr. 1795/2018 de stabilire a procedurii și a criteriilor de aplicare a testului de echilibru economic în temeiul articolului 11 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului*
- *Regulamentul 2177/2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, care va intra CFR în vigoare la data de 1 iunie 2019, mai puțin articolul privind excepțiile, care se aplică de la 1 ianuarie 2019;*
- *Regulamentul 545/2016 privind proceduri și criterii referitoare la acordurile-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;*
- *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar;*

- *Regulamentul de punere în aplicare nr. 429/2015 de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot.*
- ❖ **Cel de-al doilea pachet feroviar** din 2004 a accelerat liberalizarea serviciilor de transport feroviar prin deschiderea pieței de transport feroviar de mărfuri începând cu 1 ianuarie 2007. În plus, au fost create Agenția Europeană a Căilor Ferate și cadrul legal pentru înființarea în fiecare stat membru a autorităților de siguranță feroviară.

Acesta a inclus următoarele acte normative cu referire directă la infrastructura feroviară:

- *Directiva 2004/49 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței;*
- *Directiva 2004/50 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză;*
- *Directiva 2004/51 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare;*
- *Regulamentul (CE) nr. 881/2004/3, care se referă la înființarea Agenției Europene a Căilor Ferate („ERA”).*
- ❖ **Al treilea pachet feroviar**, adoptat în octombrie 2007, a introdus drepturi de acces pentru serviciile de transport feroviar internațional de călători. Operatorii de transport feroviar pot îmbarca și debarca pasageri din orice stație pe o rută internațională, inclusiv în stațiile feroviare situate în același stat membru.

Respectivul pachet a inclus următoarele acte normative:

- *Directiva 2007/59/CE37, care stabilește condițiile și procedurile pentru certificarea personalului feroviar ce operează trenuri și locomotive;*
- *Regulamentul 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.*
- ❖ **Cel de-al patrulea pachet feroviar** cuprinde șase acte legislative destinate să finalizeze crearea spațiului feroviar unic european și cuprinde: pilonul tehnic și pilonul pieței.

Pilonul tehnic include:

- *Directiva 797/2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;*
- *Directiva 798/2016 privind siguranța feroviară;*
- *Regulamentul 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004.*

Pilonul pieței stabilește norme care vizează îmbunătățirea imparțialității în guvernarea infrastructurii feroviare și prevenirea discriminării și introduce principiul de licitație obligatorie pentru contractele de servicii publice în domeniul feroviar. Acesta cuprinde:

- *Directiva 2016/2370/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de*

transport feroviar intern de călători și governanța infrastructurii feroviare (denumită, în continuare, Directiva 2016/2370/UE);

- *Regulamentul 2337/2016 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare.*

În prezent, în țara noastră, cadrul de reglementare este asigurat prin transpunerea la nivel național a legislației Uniunii Europene în domeniul feroviar, precum și de către actele normative secundare aplicabile în acest sector.

Prin adoptarea *Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*, care transpune în legislația națională *Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european*, s-a avut în vedere respectarea obligațiilor asumate odată cu aderarea la Uniunea Europeană, prin alinierea legislației interne la cea europeană, precum și introducerea unui set de reguli menite să asigure transparența și echilibrul în procesul de administrare și gestionare a infrastructurii feroviare și a activității de transport feroviar în general.

Prin urmare, această Lege urmărește, în special:

- creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a serviciilor de transport, deschiderea pentru concurență a pieței serviciilor de transport internațional de călători;
- creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători și consolidarea sistemului național de servicii publice de transport în comun;
- creșterea eficienței atragerii de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar;
- limitarea cheltuielilor bugetare în domeniul protecției mediului și a sănătății, ca efect al promovării unui mod de transport mai puțin poluant și mai sigur.
- îmbunătățirea modului de gestionare a infrastructurii feroviare de către administratorul infrastructurii pentru a răspunde mai bine necesităților pieței și pentru a stimula cooperarea transfrontalieră dintre sistemele feroviare;

Legea nr.202/2016 stabilește normele privind administrarea infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale operatorilor de transport feroviar, criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării licențelor de transport feroviar de către Organismul de Licențe Feroviare Român, principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, precum și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, și rolul Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, organism național unic de supraveghere și reglementare în domeniul feroviar.

În prezent, prin modificarea și completarea Legii 202/2016, s-a transpus în legislația națională și *Directiva 2016/2370/UE*, care introduce noi cerințe menite să asigure independența administratorului de infrastructură. În acest sens, statele membre pot alege între diferite modele organizaționale, de la separarea structurală totală, la integrarea verticală, *asigurând imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, gestionarea traficului și planificarea întreținerii.*

Organismele de reglementare europene din domeniul feroviar au primit noi atribuții și cooperează pentru a asigura accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

Odată cu intrarea în vigoare a *Legii 202/2016*, se impune adoptarea unor acte normative care trebuie armonizate cu actualul cadru primar de reglementare.

Astfel, este necesară modificarea ordinelor de ministru aferente următoarele acte normative precum și respectivele hotărâri de guvern:

- *HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările ulterioare, publicat în Monitorul Oficial nr. 349 din 15 septembrie 1998;*
- *HG nr.1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;*
- *OUG nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*

În perioada următoare este necesar a se intensifica activitatea OPSFPR în sensul realizării unor intervenții la nivelul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, respectiv a Direcției de resort din cadrul acestuia, în vederea modificării cât mai urgente a tuturor actelor normative și Ordinilor de ministru care reglementează acest sector și care nu mai sunt în concordanță cu noua legislație adoptată.

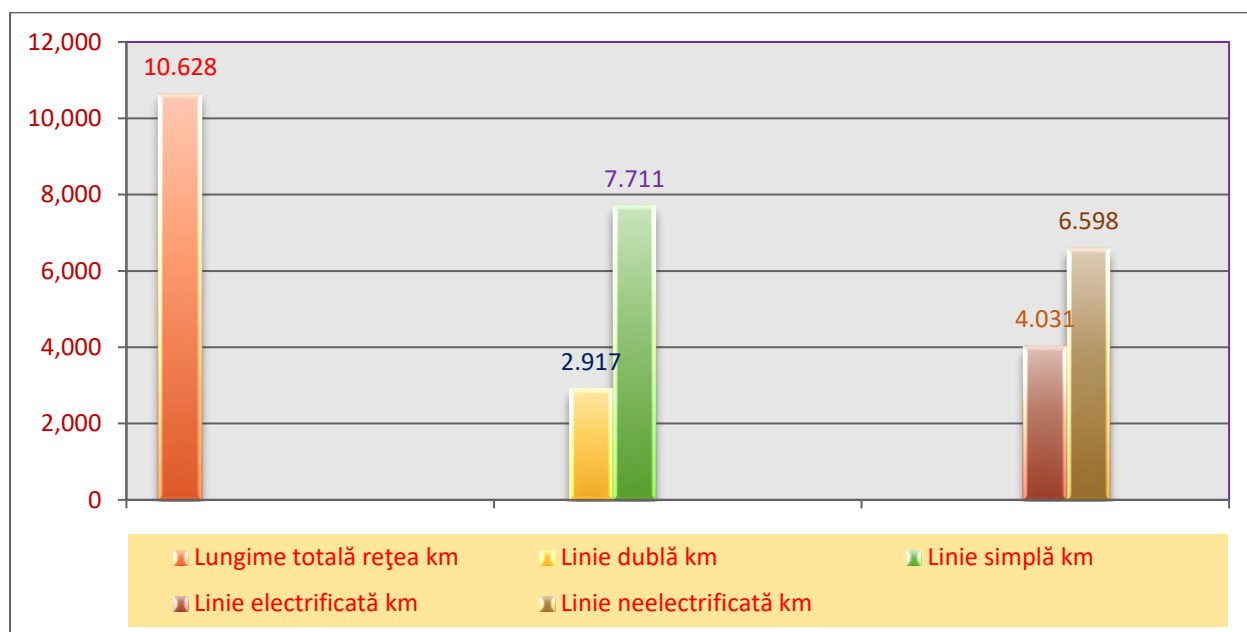
2. Caracteristici actuale ale transportului feroviar din România

Transportul feroviar reprezintă un sector strategic de interes național și un serviciu esențial pentru societate, al cărui rol este de a contribui la circulația sigură și eficientă a bunurilor, mărfurilor și persoanelor, atât pe teritoriul României, cât și în afara țării.

În cadrul sistemului feroviar din România, funcționează și interacționează **statul român** prin Compania Nationala CFR – SA ca administrator al infrastructurii , SC CFR Marfa SA, CFR Calatori SA și **mediul privat reprezentat printrun numar important de firme.**

Rețeaua feroviară publică și privată administrată de CFR SA acoperă relativ uniform teritoriul României, deservind majoritatea centrelor urbane și economice și este conectată la rețeaua feroviară europeană prin intermediul administrațiilor de cale ferată din țările vecine.

Principalele caracteristici ale rețelei CFR, conform Documentului de Referință al Rețelei (DRR) 2018



Rețeaua de căi ferate din România are o lungime nedeșăsurată de 10.628 km (lungime rețea desfășurată - 19.837 km) fiind a șaptea rețea feroviară ca mărime din Uniunea Europeană.

Conform Documentului de Referință al Rețelei CFR SA, lungimea liniei duble este de aproape 2.917 km, iar a celei simple de 7.711 km. Aproximativ 4.031 km de linie este electrificată, iar 6.598 km este neelectrificată.

Infrastructura feroviară publică a statului cuprinde *infrastructura interoperabilă*, care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, precum și *infrastructura neinteroperabilă*, care nu poate fi conectată la infrastructura feroviară transeuropeană.

La începutul anilor 1990, România avea una din cele mai mari, dense și utilizate rețele de căi ferate din Europa. Întreținerea unei infrastructuri atât de mari necesita sume considerabil de mari.

Declinul economic de la începutul anilor 1990, cauzat de trecerea țării la economia de piață, a dus la intrarea într-o relativă perioadă de declin a Căilor Ferate Române. Rute mai puțin circulante au fost desființate, iar materialul rulant învechit a condus la scăderea confortului călătorilor și a vitezelor de deplasare pe infrastructura feroviară. În cazul transportului feroviar de călători numărul pasagerilor a scăzut simțitor, aceștia preferând transportul rutier.

În ceea ce privește transportul feroviar de mărfuri, creșterea mare a volumului comerțului cu bunuri de larg consum, în detrimentul bunurilor industriale, lipsa facilităților de încărcare-descărcare pentru astfel de bunuri și scăderea vitezei de deplasare a impulsionat creșterea numărului firmelor de transport rutier de marfă.

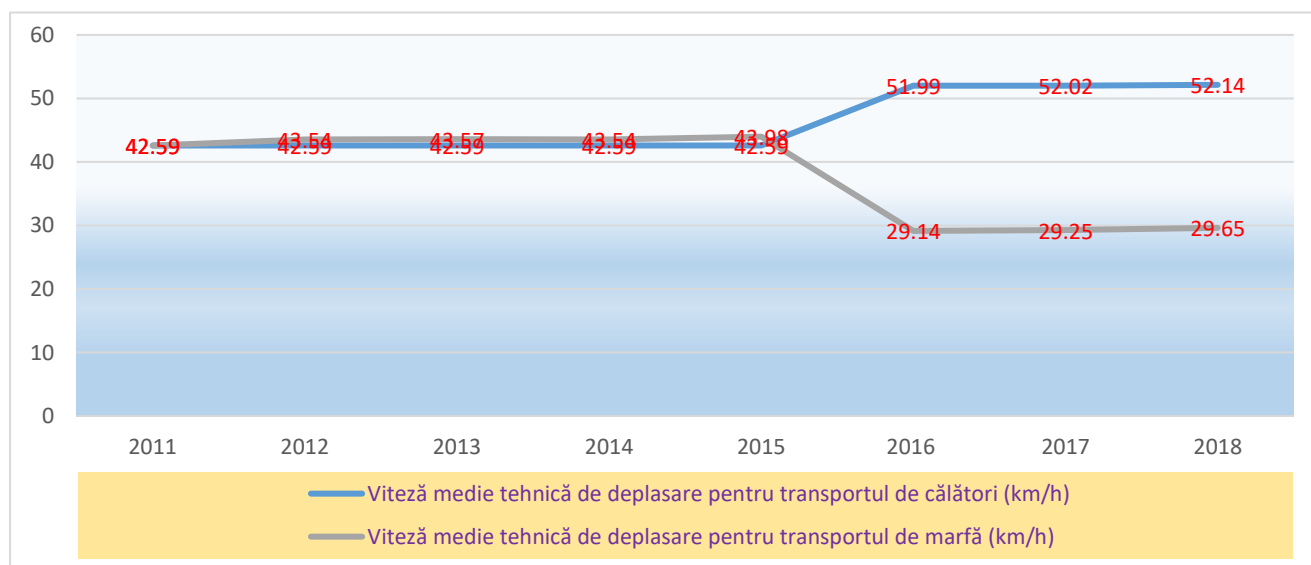
Finanțarea la un nivel necorespunzător a infrastructurii feroviare, situație care se continuă și în prezent, a condus la reducerea vitezelor de circulație pe calea ferată din țara noastră.

Scaderea considerabilă a vitezei tehnice de deplasare în cazul transportului feroviar indică starea actuală de degradare a infrastructurii feroviare.

2.1. Viteza de deplasare a trenurilor

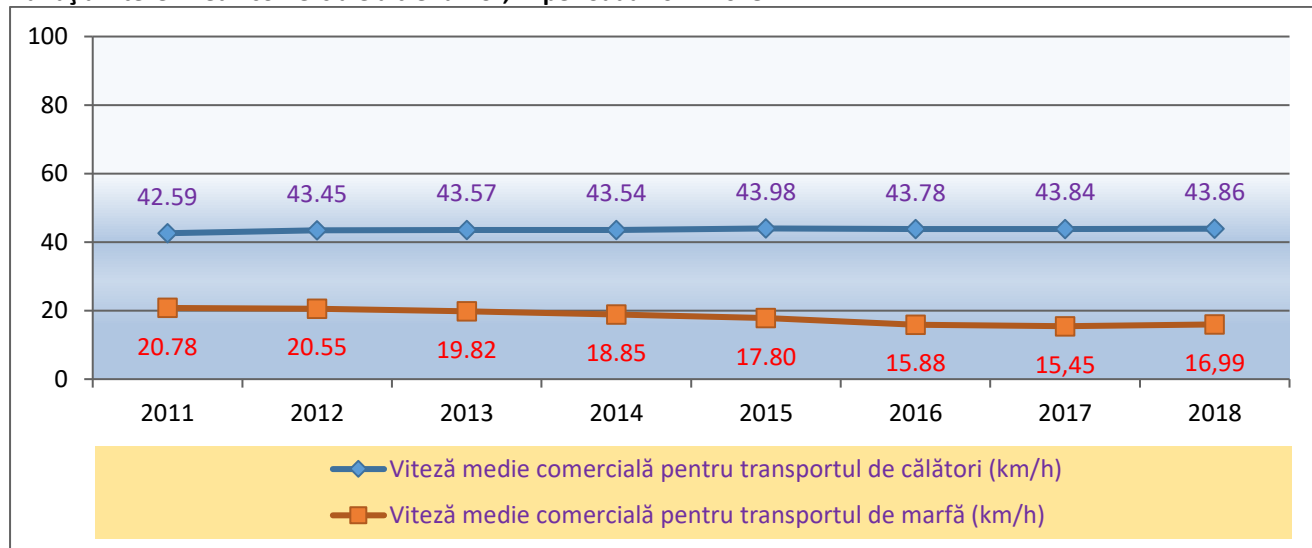
Viteza tehnică de deplasare a trenurilor a crescut doar pe anumite secțiuni ale coridoarelor europene care străbat România și care au fost modernizate, în special *Coridorul IV Curtici-București-Constanța*.

Variația vitezei medii tehnice de deplasare pentru transportul de marfă și de călători, în perioada 2011 – 2018



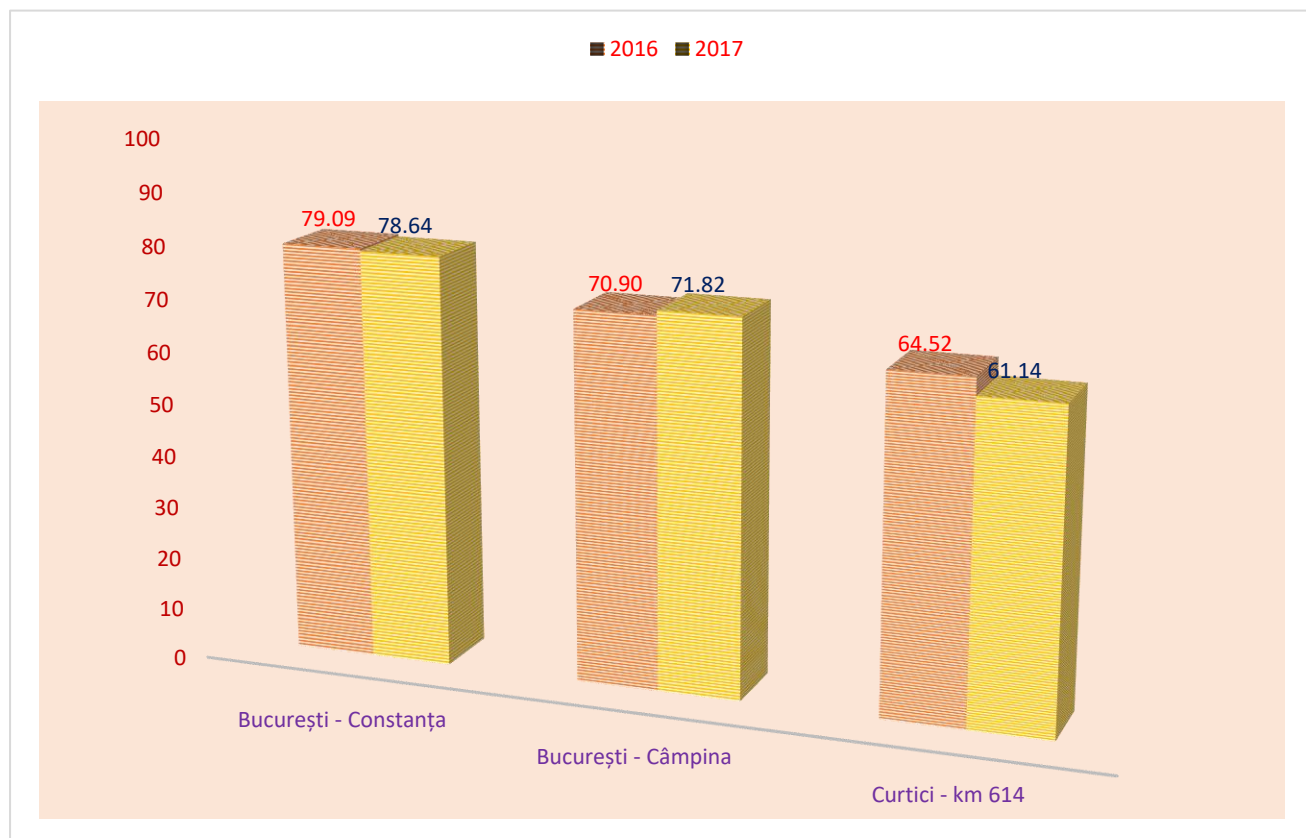
În ceea ce privește viteza medie comercială a trenurilor de călători se constată că, în perioada 2011-2018, aceasta a înregistrat mici variații, iar în intervalul 2016-2018 sa observat un trend ușor ascendent în timp ce, în cazul trenurilor de marfă, valorile acesteia au scăzut cu aproape 25%. Diminuarea constantă a sumelor alocate pentru întreținerea și repararea căii ferate, în intervalul menționat anterior, a avut ca efect degradarea continuă a infrastructurii feroviare.

Variația vitezei medii comerciale a trenurilor, în perioada 2011-2018



În perioada analizată pe secțiile de cale ferată modernizate, București-Constanța, București-Câmpina și Curtici-km 614, s-a observat o creștere cu aproximativ 20 de km/h a vitezei medii de deplasare acolo unde au fost realizate și terminate lucrările de modernizare.

Variația vitezei medii de deplasare a trenurilor pe secțiile modernizate pentru transportul feroviar de călători (km/h)



Aceeași evoluție a vitezei medii de deplasare se constată și în cazul traficului feroviar de marfă, aceasta înregistrând o creștere pe aceleași secțiuni care au fost modernizate.

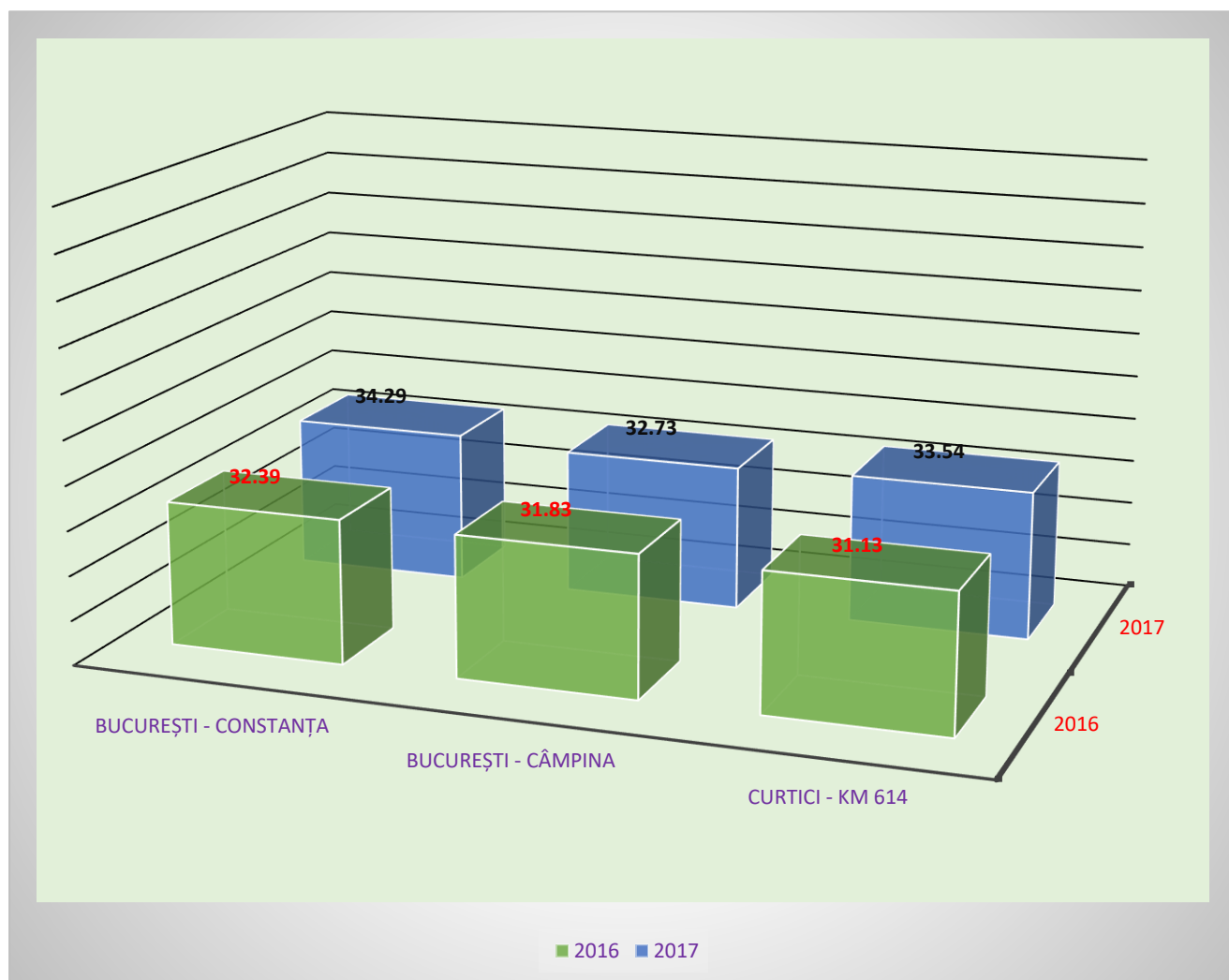
Pe tronsonul București – Constanța, cu o lungime de 225 de km, viteza maximă admisă este de 160 km/h. Însă, pe acest tronson, **viteza este mai mică din cauza restricțiilor de viteză** (pe podurile Dunărene, pe anumite declivități sau curbe, precum și în stațiile nereabilitate, cum sunt, de exemplu, stația Ciulnița, Fetești sau chiar Constanța).

Administratorul infrastructurii precizează că, CFR Călători are un parc limitat de locomotive, apte pentru viteze de 160 km/h. De asemenea, compania nu consideră că este economic să utilizeze vagoanele cu frânare magnetică pentru trenurile internaționale pe toată distanța București-Budapesta (peste 850 de km). Se folosește acest tertip pentru a folosi frâna magnetică doar pentru porțiunea foarte mică, de doar 35 de km (Curtici - km 614).

În plus, în compunerea trenurilor internaționale sunt și vagoane MAV (Ungaria) și OBB (Austria), care oricum nu au frână magnetică.

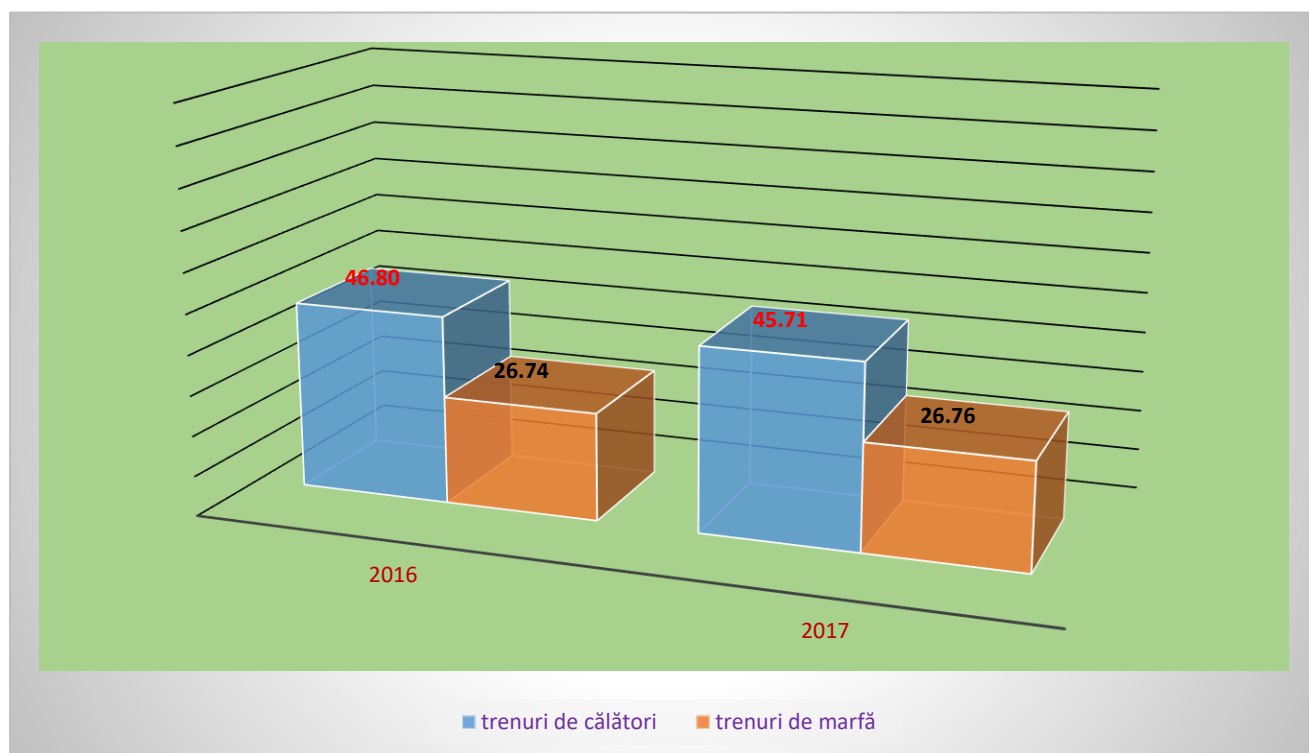
Și în cazul trenurilor de marfă, ca și în cazul celor de călători, viteza tehnică este influențată și de caracteristicile materialului rulant utilizat.

Variația vitezei medii de deplasare a trenurilor pe secțiile modernizate (viteza medie tehnică de deplasare) pentru transportul feroviar de marfă (km/h)

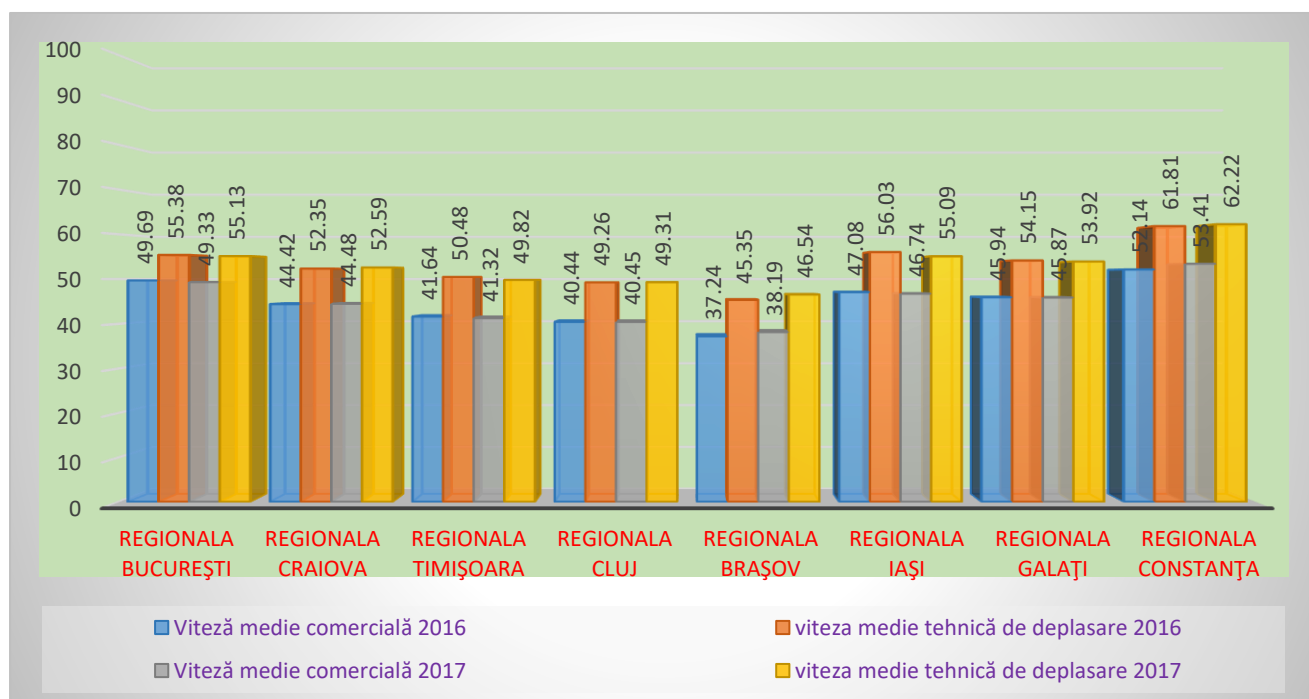


În intervalul 2016-2017, viteza medie de deplasare a trenurilor pe liniile neinteroperabile a fost ușor mai scăzută decât cea înregistrată la nivelul întregii rețele feroviare.

Variația vitezei medii de deplasare a trenurilor pe liniile neinteroperabile (km/h)



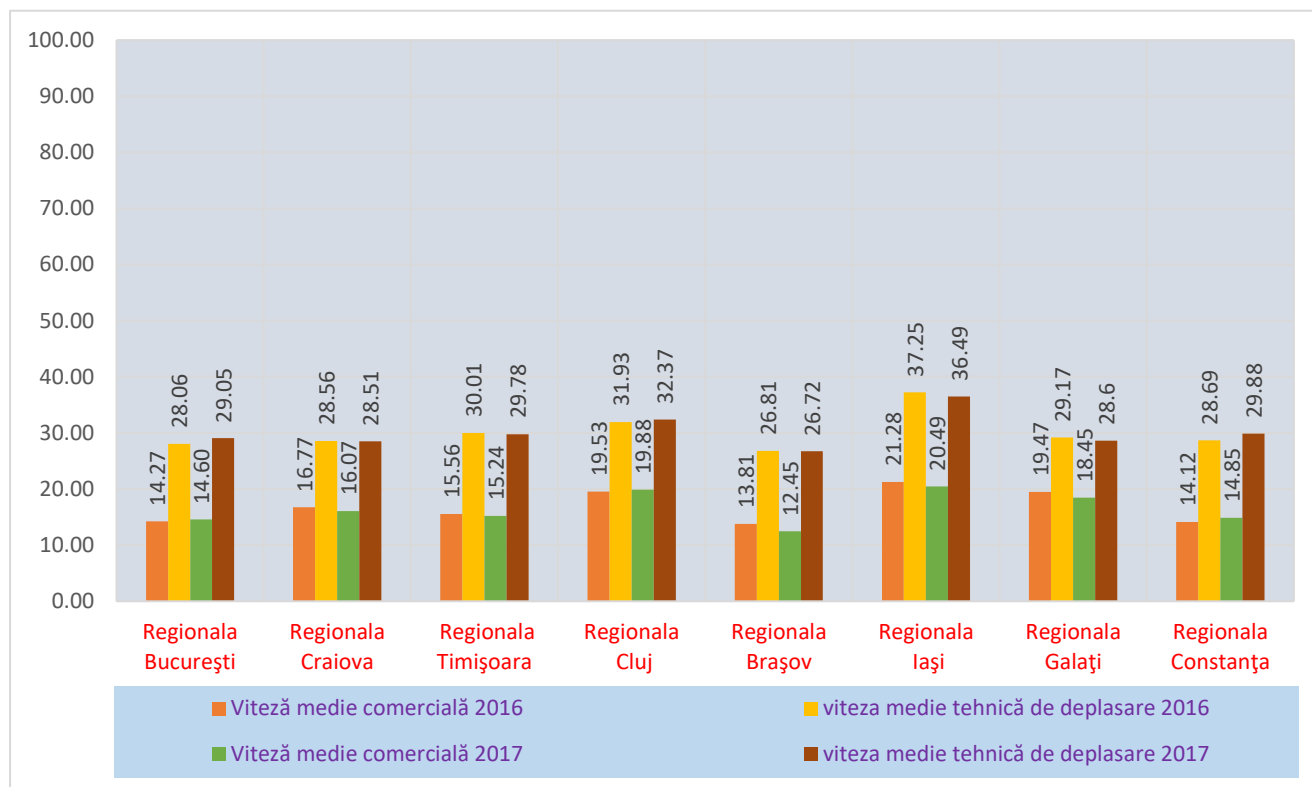
Variația vitezei medii de deplasare și a vitezei medii comerciale a trenurilor de călători pe regionale de căi ferate (km/h)



Analizând din punct de vedere a vitezelor realizate în cazul trenurilor de marfă cele mai mari valori ale vitezei medii de deplasare și ale vitezei medii comerciale s-au înregistrat în cadrul Sucursalei Regionale de căi ferate Iași (viteză medie comercială de 20,49 km/h), urmată de cea realizată în regiunile CF de la Cluj și Galați.

Pe ultimul loc, din același punct de vedere, se află Sucursala Regională de căi ferate Brașov, care a înregistrat cele mai scăzute valori ale vitezei medii de deplasare și ale vitezei medii comerciale a trenurilor de marfă (viteză medie comercială de 12,45 km/h).

Variația vitezei medii de deplasare și a vitezei medii comerciale a trenurilor de marfă pe regionale de căi ferate (km/h)



Referitor la regularitatea trenurilor directe de marfă (CFR Marfă și OTF de marfă cu capital privat):

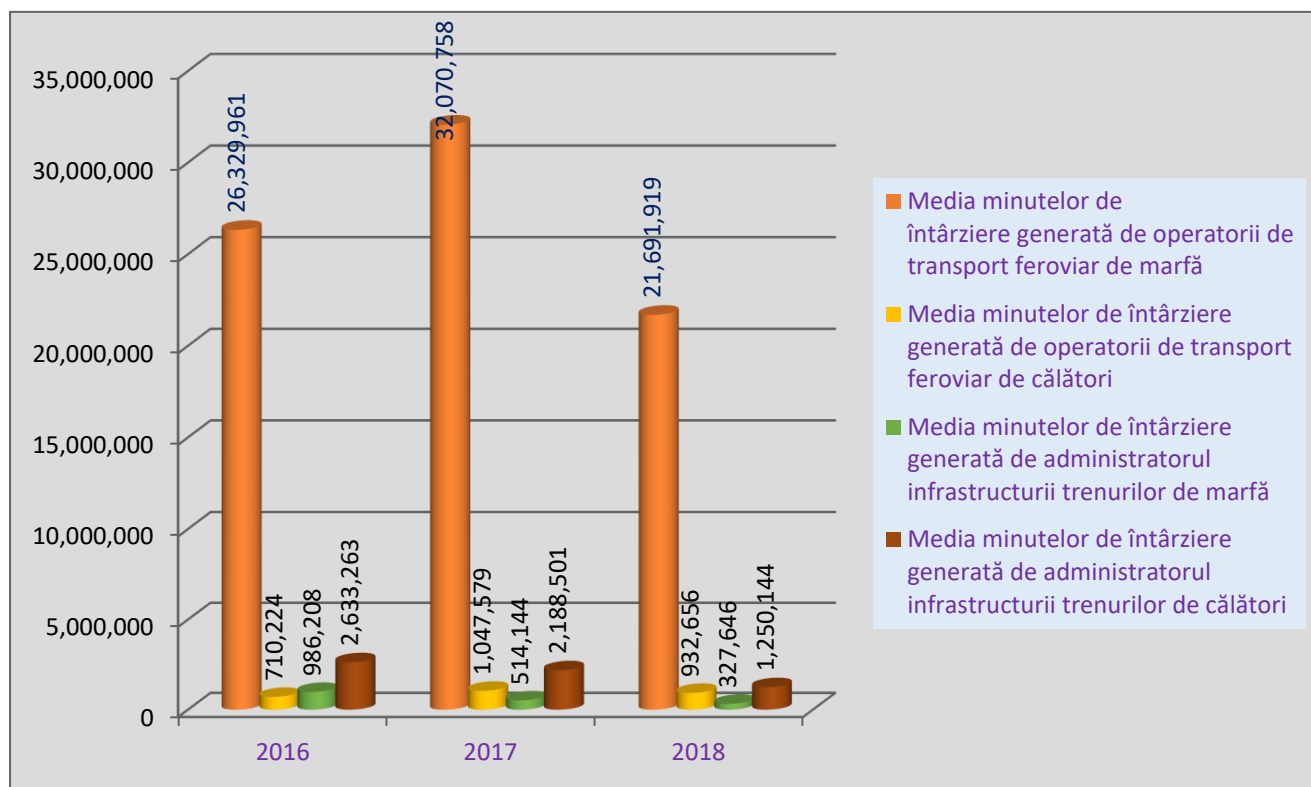
- Întârzierile trenurilor de marfă au înregistrat o scădere de la **45.134.255 min.** în **2017** la **36.233.528 min.** în **2018**.
- Întârzierile cauzate de „CFR” - SA au scăzut de la **514.144 min.** în **2017** la **327.646 min.** în **2018**; ponderea cea mai mare având întârzierile datorate altor cauze.
- Întârzierile cauzate de operatorii feroviari de marfă au scăzut de la **32.070.758 min.** în **2017** la **21.691.919 min.** în **2018**.

2.2. Inventarul zonelor cu restricții de viteză

Restricțiile de viteză sunt reducerile pe timp limitat a vitezelor maxime de circulație a trenurilor pe unele porțiuni de linie, din cauza slăbirii infrastructurii sau a suprastructurii căii ferate, ca urmare a:

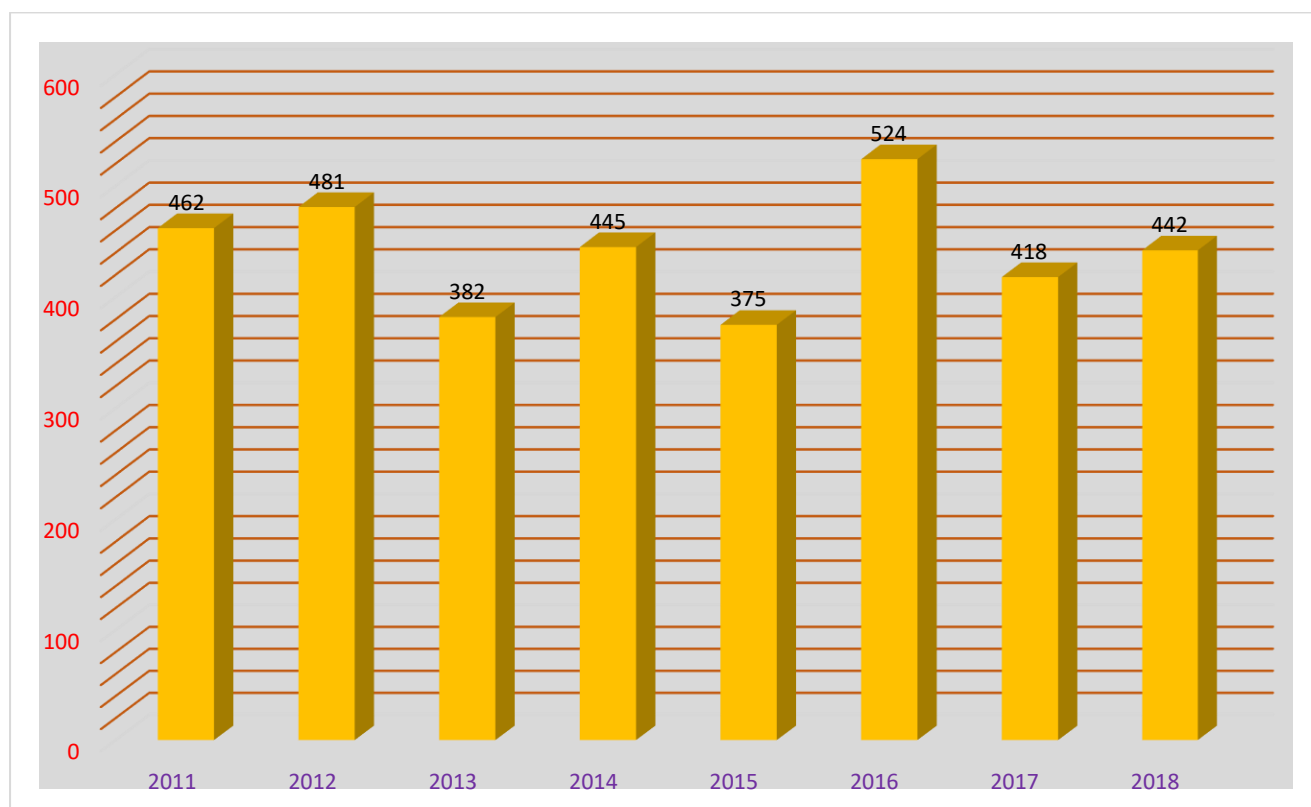
- degradării premature a unor elemente componente ale infrastructurii sau a suprastructurii căii,
- executării unor lucrări pentru reconstrucția, consolidarea sau repararea acestora,
- acțiunii distructive a unor agenți atmosferici,
- executării unor lucrări pentru agenți economici, cum ar fi subtraversări ale căii ferate, executării de excavații în zona de siguranță a căii ferate și alte asemenea,
- existenței unor defecte la geometria căii, care nu pot fi remediate la termenele instrucționale, calamităților sau existenței unei cauze de forță majoră.

Media minutelor de întârziere generată de trenurile OTF și de administratorul infrastructurii feroviare (minute/an)



În perioada 2011-2018 numărul restricțiilor de viteză a variat, cele mai multe restricții de viteză fiind înregistrate în anul 2016 și cele mai puține în anul 2015.

Variația numărului restricțiilor de viteză, în perioada 2011-2018



Din analiza informațiilor incluse în rapoartele de activitate ale Companiei Naționale CFR SA, referitoare la numărul restricțiilor de viteză, se observă că cele mai multe restricții de viteză au fost înregistrate în anul 2016, fiind afectați 992,10 km de cale ferată și cele mai puține în 2015, când au fost afectați 653,93 km de cale ferată.

De menționat și faptul că, în anul 2016, circulația feroviară a fost afectată de lucrările de modernizare și reparare ale infrastructurii feroviare, în special pe Coridorul IV, situație ce a generat întârzierea trenurilor peste nivelul înregistrat în anii anteriori.

2.3. Situația lucrărilor de artă și terasamente

Pe rețeaua feroviară publică există un număr de 17.694 poduri și podețe cu o lungime totală de 188,5 km, din care 4.933 cu suprastructură metalică, 13.072 cu suprastructură din beton, beton armat, beton precomprimat, sau zidărie de piatră - respectiv cărămidă și 132 podețe deschise.

Din numărul total de poduri și podețe aflate în evidență, un procent de cca. 47 % au o durată normală de funcționare expirată, conform HG 2139/2004, iar un procent de cca. 28 % au durată de viață proiectată expirată. Numărul tunelurilor existente pe liniile în circulație este 171 (la care se adaugă 14 polate), cu o lungime de 67,086 km. Dintre acestea un număr de 125 tuneluri sunt pe linii electrificate. Din numărul total de tuneluri pe liniile în circulație aproximativ 50% prezintă infiltrații la intrados, iar 25% necesită reparații ca urmare a stării tehnice a zidăriei de moloane, colmatarea sistemului de drenare, sau infiltrații majore care favorizează formarea sloiurilor pe timpul iernii cu afectarea gabaritului, ceea ce duce obligatoriu la introducerea unor *restricții de viteză*.

Numărul punctelor periculoase existente în evidență la sfârșitul anului 2018 a fost de 1.165, din care 398 sunt de categoria I, iar dintre acestea sunt 263 pe linii magistrale și principale.

Cauzele generatoare ale acestora sunt preponderent terasamentele cu probleme de stabilitate, zone inundabile, zone de munte cu risc de căderi de stânci, tuneluri cu infiltrații, poduri cu probleme legate de stabilitate a infrastructurii sau suprastructurii. Reducerea numărului acestora este strict legată de asigurarea sumelor necesare pentru executarea lucrărilor aferente scoaterii de sub efectul cauzelor generatoare menționate și reducerea la minim a acestor puncte periculoase.

3. Condiții privind accesul la infrastructura feroviară

Condițiile privind accesul la infrastructura feroviară sunt prevăzute în *Legea 202/2016*, precum și în Documentul de Referință al Rețelei.

În Documentul de Referință al Rețelei se precizează, în mod detaliat, regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură cum ar fi caracteristicile infrastructurii, sau a infrastructurii de servicii, care se pun la dispoziție operatorilor de transport feroviar și mai conține, deasemenea, și informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă.

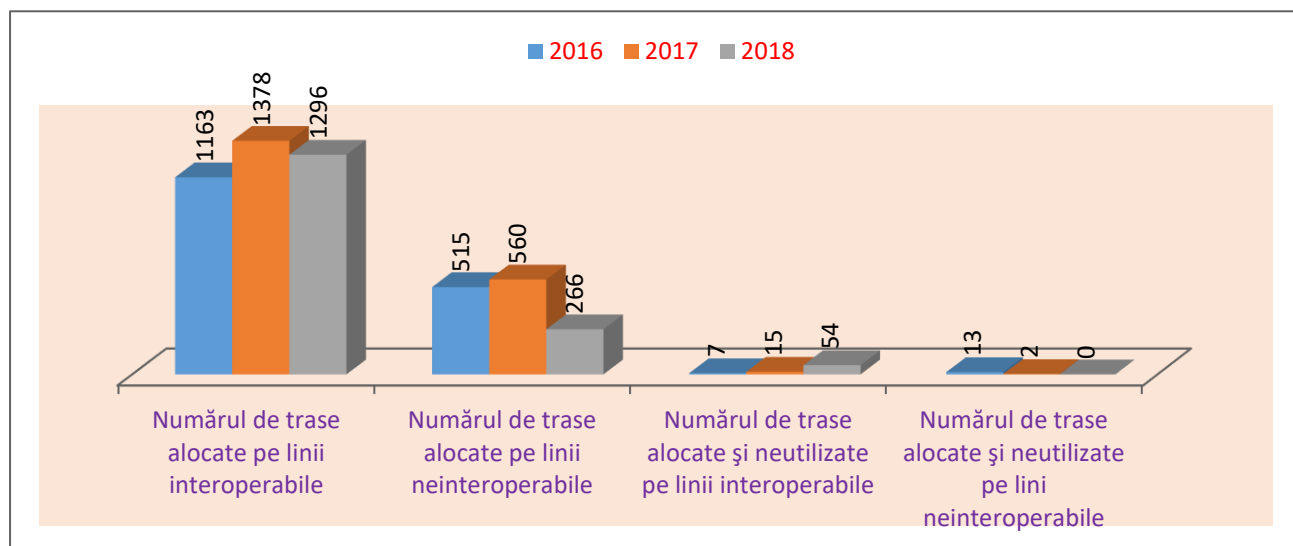
Acesta, se publică cel mai târziu cu 4 luni înainte de data-limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.

Conținutul Documentului de Referință al Rețelei este prevăzut în *Legea 202/2016, Anexa IV*. Pentru graficul de circulație care începe în decembrie 2020, Documentul de Referință al Rețelei trebuie să conțină informații referitoare la operatorii infrastructurilor de servicii și serviciile oferite în cadrul acestor infrastructuri, conform *Regulamentului 2177/2017, privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe*. Toți operatorii acestor infrastructuri au obligația să furnizeze gratuit informații privind infrastructura de servicii și serviciile furnizate de către ei. Acest lucru se face prin publicarea pe propria pagină web, sau prin furnizarea acestor informații administratorului infrastructurii, iar acesta le include obligatoriu în Documentul de Referință al Rețelei.

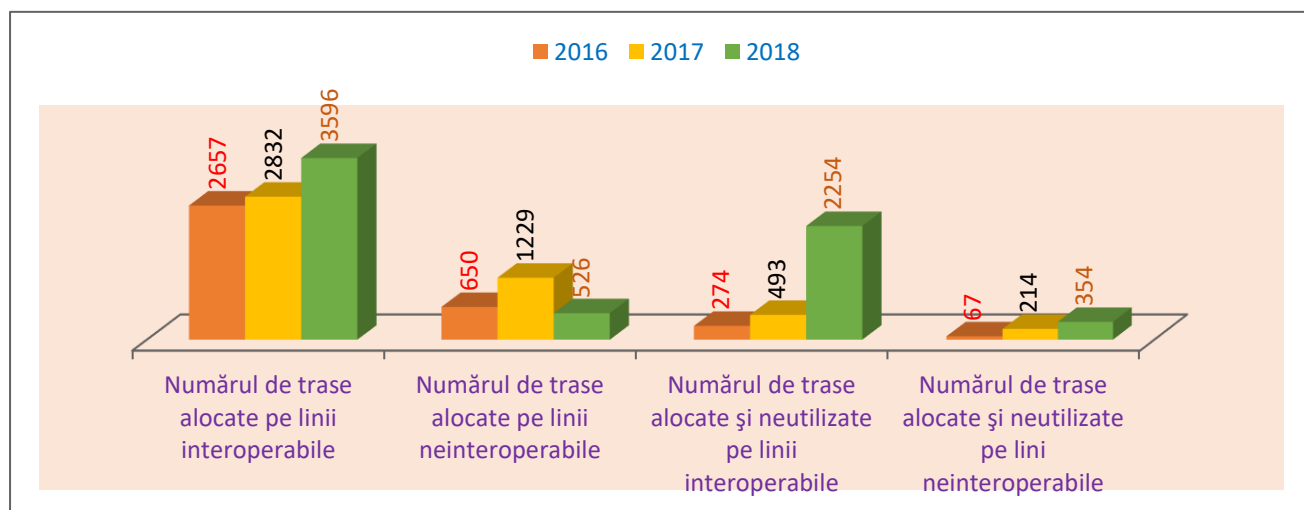
3.1. Alocarea capacităților de infrastructură feroviară

Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către administratorul infrastructurii. Odată alocate unui solicitant, capacitățile de infrastructură nu pot fi transferate de către acesta unei alte societăți sau unui alt serviciu de transport.

Numărul de trase alocate, precum și numărul de trase alocate și neutilizate pentru trenuri de călători (nr. trase/an)



Numărul de trase alocate, precum și numărul de trase alocate și neutilizate pentru trenuri de marfă (nr. trase/an)



Orice tranzacție privind capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea prin decizie, de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, de la următoarea procedură de alocare, la sesizarea documentată a administratorului infrastructurii, conform *Legii 202/2016*. Utilizarea capacităților de infrastructură de către un operator de transport feroviar în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este operator de transport feroviar nu se consideră transfer.

Drepturile și obligațiile respective ale administratorului infrastructurii și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților de infrastructură sunt stabilite prin *Contractul de acces* la infrastructura feroviară, cu respectarea prevederilor legislative specifice.

În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

Pentru a putea evalua care este potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate efectua la solicitarea unui operator de transport un *test de echilibru economic*.

Acest test ar trebui solicitat numai în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de călători care nu sunt prestate în temeiul unui contract de servicii publice și care, fie sunt complet noi, fie implică o modificare substanțială a unui serviciu existent, incluzând și serviciile comerciale prestate de același operator care execută contractul de servicii publice. În vederea alinierii *Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară* cu prevederilor *Legii 202/2016* se impune **modificarea HG nr.1696/2006**.

3.2. Tarifarea infrastructurii feroviare

Stabilirea cadrului pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare se face prin contractul de activitate, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Regulile specifice de tarifare se stabilesc de către administratorul infrastructurii și se publică de către acesta în Documentul de Referință al Rețelei, împreună cu cadrul pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare.

Administratorul infrastructurii trebuie să se asigure că aplicarea sistemelor de tarifare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferiți operatori de transport feroviar care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similare, și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în Documentul de Referință al Rețelei.

Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare se plătesc administratorului infrastructurii, respectiv gestionarilor de infrastructură feroviară, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.

Tarifele pentru accesul și serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii se plătesc operatorului infrastructurii de servicii.

Principiile sistemului de tarifare al infrastructurii feroviare în ceea ce privește accesul pe infrastructura feroviară din România cuprinde două tipuri de tarife:

- Tarifal de Utilizare a Infrastructurii feroviare (TUI) - calculat și perceput pentru asigurarea pachetului minim de prestații prevăzut la pct. 1 din *Anexa II a Legii nr. 202/2016*;
- Tarife pentru servicii adiționale sau conexe (TSA) - calculate și percepute pentru celelalte servicii prevăzute la pct. 2, 3 și 4 din *Anexa II a Legii nr. 202/2016*.

Pentru serviciile aferente pachetului minim de acces, operatorii de transport feroviar care dețin licență de transport feroviar, certificat de siguranță, au încheiat cu CFR SA Contractul de acces și au trase alocate pentru ruta de transport, plătesc TUI în conformitate cu prevederile *Legii 202/2016*, ale *OUG 12/1998* și ale *HG 581/1998*.

În conformitate cu prevederile Directivei 2012/34/UE și a Legii 202/2016:

- CFR SA/gestionarii de infrastructura feroviara asigură tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, *pachetul minim de acces* prevăzut la punctul 1 din Anexa II din *Legea 202/2016*.

În practică, pachetul minim de acces acoperă acele activități de bază necesare fiecărui operator de transport feroviar pentru exploatarea serviciului feroviar.

Prin urmare, costurile corespunzătoare trebuie recuperate printr-o taxă plătită de toți operatorii, respectiv **TUI** - ul.

- Operatorii infrastructurilor de servicii (CFR SA, gestionarii de infrastructură feroviară sau alți operatori de transport feroviar) trebuie să furnizeze în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv la calea ferată, la instalațiile menționate la punctul 2 din Anexa II și la serviciile asigurate în cadrul acestor infrastructuri.

Serviciile suplimentare și conexe definite la punctele 3 și 4 din Anexa II din Legea 202/2016 pot fi oferite de administratorul infrastructurii sau de operatorii infrastructurilor de servicii. Aceste tarife pot include un profit rezonabil, pe lângă costul cu furnizarea lor. (*Legea prevede profitul de max 3%*)

- Regulile de tarifare trebuie publicate în Documentul de Referință al Rețelei elaborat de CFR SA și trebuie să se aplice, în principiu, la nivelul întregii rețele fără nicio discriminare.

Tarifele pentru *pachetul minim de prestații* (TUI) și pentru *accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii* se vor stabili la *costul direct* imputabil operării serviciilor de transport feroviar. Prin "*costuri directe*" se înțelege costurile suportate în mod direct ca rezultat al operării serviciilor de transport feroviar".

Potrivit *Regulamentului UE 2015/909* direct aplicabil în statele membre, *CFR SA trebuie să își revizuiască TUI*, în conformitate cu prevederile acestuia.

Referitor la excepțiile care se pot face, de la principiile de tarifare menționate în *Legea 202/2016*, în prezent, administratorul infrastructurii feroviare nu aplică excepții de la aceste principii de tarifare. Totodată nu se aplică tarife suplimentare pentru cazurile de saturare a capacității de infrastructură sau pentru efectele pe care exploatarea trenurilor le are asupra mediului.

În prezent, modul de calcul al TUI nu se realizează ținând cont de prevederile *Regulamentului (UE) 2015/909*, pe baza costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, acesta însumând și o serie de cheltuieli nejustificate.

La începutul anului 2019, CFR SA a achiziționat prin intermediul consultantului *First class partnerships LIMITED din Londra* un **Studiu de fezabilitate, servicii de consultanță, analize**, având ca obiectiv *calcularea TUI pe care îl va percepe administratorul (gestionarul) de infrastructură*.

În Raportul pe care consultantul îl va elabora, acesta va trebui să țină obligatoriu seama de:

- să evalueze elementele de cost din componența (TUI), respectiv "costurile directe" în sensul legislației UE și eligibile pentru a fi incluse în TUI;
- să descrie dezvoltarea unui model de simulare care să permită CFR SA să evalueze viitoarele schimbări ale TUI și impactul semnificativ al acestora asupra fiecărui operator feroviar;
- să analizeze contextul legislativ și baza costurilor admise pentru tarifarea accesului la infrastructură, prezentând și modelele de tarifare folosite în alte state europene;
- să analizeze structura costurilor CFR SA pentru a defini modul în care acestea ar trebui repartizate pe elemente de cost din componența TUI, în funcție de tonajul trenului, distanța de circulație a trenurilor și utilizarea infrastructurilor de electrificare;
- să descrie actualul regim TUI, pe care îl va compara cu metodologia eligibilă în conformitate cu directivele UE în vigoare și să propună unele modificări și elemente de tarifare alternative;
- să facă o recomandare de modificare pentru a lua în considerare reducerea costurilor atribuite în comparație cu procedura actuală și necesitatea de aliniere a tarifelor la costurile directe reale pe fiecare clasă de linie;

3.2.1. Veniturile realizate din Tariful de utilizare a infrastructurii și cele din Tarifele pentru Servicii Adiționale sau Conexe

Principiile sistemului de tarifare a infrastructurii feroviare, în ceea ce privește accesul pe infrastructura feroviară administrată de CFR SA, cuprinde două tipuri de tarife:

- Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI), calculat și perceput pentru asigurarea pachetului minim de acces și
- Tarife pentru Servicii Adiționale sau Conexe (TSA), conform *Legii nr. 202/2016*.

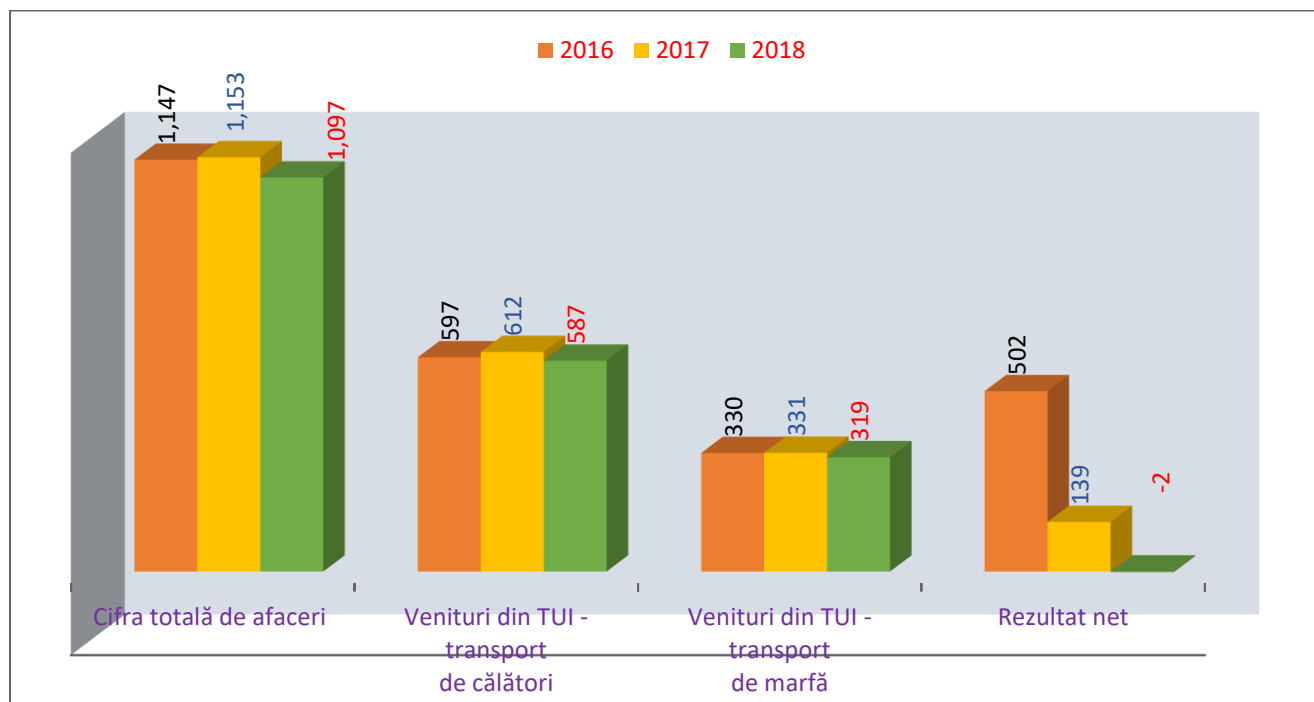
TUI-ul perceput pentru pachetul minim de acces reprezintă prestațiile furnizate de CFR SA pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren pe rețea, fără servicii de manevră sau alimentare, administratorul infrastructurii feroviare furnizând oricărui solicitant, operator de transport feroviar de marfă sau călători, în mod nediscriminatoriu, pachetul minim de acces, definit potrivit prevederilor menționate la pct.1., Anexa nr. II *din Legea nr. 202/2016*.

Infrastructura interoperabilă este administrată doar de CFR SA, în timp ce infrastructura neinteroperabilă poate fi închiriată gestionarilor de infrastructură, care doresc, în condițiile legii.

Gestionarea infrastructurii neinteroperabile, de către gestionarii de infrastructură, se supune mai multor acte normative, printre care și *HG nr. 643/2011*, care la art. 19 stipulează că TUI-ul perceput de gestionarii de infrastructură pentru pachetul minim de acces pe infrastructura gestionată nu poate depăși valoarea TUI-ului aplicat de CFR SA pentru secții și condiții similare.

Tarifele din categoria TSA, reglementate de asemenea prin *Legea nr. 202/2016*, se percep pentru servicii care nu sunt incluse în pachetul minim de acces.

Dimensiunea pieței (milioane lei)



În intervalul 2016-2018, cifra totală de afaceri a administratorului de infrastructură cumulată cu cea a gestionarilor de infrastructură a fluctuat crescând în anul 2017 și scăzând în anul 2018. Astfel, dacă

luăm în considerare anul 2018, comparativ cu anul 2016, se observă o scădere a cifrei de afaceri pe total piață cu peste 4%, iar rezultatul net, a scăzut și el în același interval, astfel că, în anul 2018 a înregistrat o scădere foarte importantă, reușind să fie negativ pe total piață.

Veniturile din TUI pentru transportul feroviar de călători a fluctuat în intervalul 2016-2018. Dacă în anul 2017, comparativ cu anul 2016 acestea au înregistrat o creștere, în anul 2018 veniturile din TUI au scăzut sub valoarea anului 2016 cu circa 1,5%. Veniturile din TUI în cazul transportului feroviar de marfă, au fluctuat, de asemenea, în intervalul 2016-2018, iar diferența majoră a fost înregistrată în 2018, când valoarea a scăzut sub pragul anului 2016 cu peste 3,5%.

Din datele prezentate mai sus se poate concluziona că, în anul 2018, piața a scăzut sub nivelul anului 2016, în ciuda unei creșteri sensibile înregistrată în anul 2017.

CFR SA percepe, în prezent, un TUI redus cu 33% pentru trenurile internaționale complete, care tranzitează rețeaua CFR, precum și pentru trenurile complete în trafic intermodal, pe baza unor convenții încheiate între administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar, valabile pe durata contractului de acces. Reducerile se aplică doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură și doar acelor operatori care nu au debite restante mai mari de 30 de zile față de Compania Națională CFR SA.

Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor operatorilor de transport feroviar.

Din informațiilor cuprinse în ultimul *Raportul de monitorizare a pieței feroviare europene*, aferente anului 2016, publicat de IRG-Rail, în anul 2018, se constată că România ocupă a unsprezecea poziție în ceea ce privește nivelul mediu al TUI plătit de operatorii de transport feroviar de marfă și pasageri (2,58 euro pe tren-km) din totalul celor 28 de țări care au raportat aceste informații.

Potrivit raportului IRG-Rail, tarifele medii de acces pe calea ferată diferă între statele membre, în funcție de tipuri de trenuri și de liniile specifice. De exemplu, în unele țări, TUI-ul pentru transportul feroviar de pasageri include serviciul pentru oprirea în stațiile de călători.

În România, opririle comerciale în stațiile de călători sunt tarifate separat, fiind considerate servicii furnizate în cadrul unei infrastructuri de servicii, potrivit pct.2 din Anexa II la Legea 202/2016.

3.2.2. Valoarea Tarifelor conform Anexei II din Legea 202/2016

Conform punctului 2 al Anexei II a Legii 202/2016, operatorilor de transport feroviar li se acordă accesul, inclusiv **accesul pe calea ferată**, la următoarele **infrastructuri de servicii**, în cazul în care acestea există, și la **serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri**: *gările pentru călători, amplasamentul pentru serviciile de emitere a biletelor, terminalele de marfă, stațiile de triaj, liniile de garare, infrastructuri de întreținere și alte infrastructuri tehnice etc.*

Aceste servicii sunt prestate de administratorul infrastructurii și de către operatorii infrastructurilor de servicii, în mod nediscriminatoriu, pentru asigurarea accesului pe calea ferată. Serviciile sunt asigurate în mod nediscriminatoriu, iar cererile operatorilor de transport feroviar nu pot fi respinse decât dacă există opțiuni alternative, în condițiile pieței.

Tarifele pentru accesul pe calea ferată și furnizarea serviciilor în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil de maxim 3%.

Serviciile suplimentare, prevăzute la pct.3 al Anexei II a Legii 202/2016, se referă la prestațiile furnizate de către administratorul infrastructurii și de către operatorii infrastructurilor de servicii la cererea operatorilor de transport feroviar și pot cuprinde: *curentul de tracțiune, preîncălzirea trenurilor de călători sau asistență pentru transporturi excepționale și măruri periculoase.*

Serviciile auxiliare sunt furnizate opțional de către administratorul infrastructurii și de către operatorii infrastructurilor de servicii, la cererea operatorilor de transport feroviar și pot cuprinde: *accesul la rețeaua de telecomunicații, furnizarea de informații suplimentare, verificarea tehnică a materialului rulant, servicii de emitere a biletelor de călătorie în stațiile de pasageri, servicii specializate de întreținere grea sau alte prestații.*

Atunci când serviciile suplimentare și cele auxiliare sunt oferite de către un singur furnizor, tariful perceput nu poate depăși costul furnizării prestației, plus un profit rezonabil de maxim 3%.

3.3. Rezultate economice obținute de CFR SA la sfârșitul anului 2018 privind întreținerea infrastructurii și investițiile

CFR – SA a cheltuit pentru întreținerea infrastructurii și respectiv investiții, următoarele sume:

- Pentru întreținerea infrastructurii feroviare publice – peste 893.000 mii lei
- Din suma de **91.236,00** mii lei alocată în anul 2018 pentru titlul bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*” compania a utilizat la data de 31.12.2018 numai **77.478,82** mii lei, ceea ce reprezintă un procent de **84,92%** din suma alocată pentru anul 2018.
- În cursul anului 2018, suma alocată pentru investițiile finanțate din surse proprii ale companiei a fost diminuată la valoarea de puțin peste **88.300** mii lei, astfel:
 - **65.000,00** mii lei pentru investiții finanțate din amortizarea mijloacelor fixe, din care s-a realizat valoarea de aproape **32.000 mii lei**, iar restul de realizat pentru anul 2019, în valoare de peste **33.000** mii lei, reprezintă investiții în continuare ;
 - **23.300** mii lei pentru investiții finanțate din veniturile obținute din închirierea infrastructurii neinteroperabile conform art. 10 din *OUG nr.12 /1998*, din care s-a realizat valoarea de aproape **5.300** mii lei, iar restul de realizat pentru anul 2019, în valoare de cca. **18.000** mii lei, reprezintă investiții în continuare.

Din suma de peste **88.300** mii lei, aprobată pentru anul 2018, s-a realizat valoarea de cca. **37.240** mii lei, ceea ce reprezintă un procent de **42,15%** din valoarea alocată.

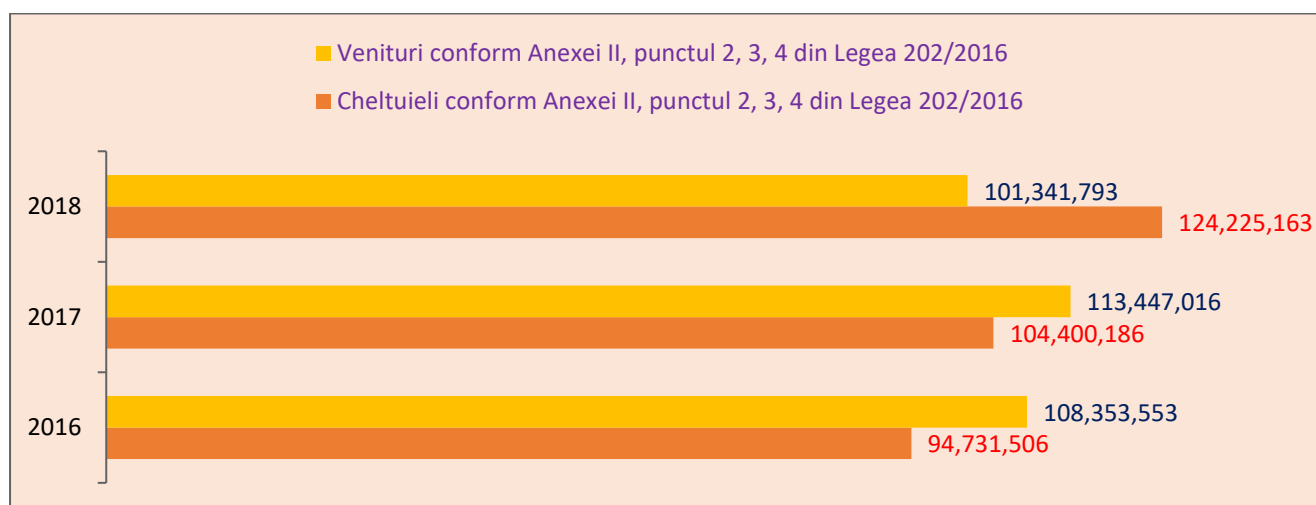
- La data de 31.12.2018 CNCF “CFR” SA prelimina **arierate** în valoare de peste 55.000 mii lei către alți creditori.
- CNCF „CFR” S.A. a înregistrat, la data 31.12.2018, **creanțe** în valoare de peste 1.370.700 mii lei, valoare în care ponderea cea mai mare o dețin sumele datorate de către operatorii feroviari de marfă și călători (cu capital de stat și capital privat), companii feroviare și alți debitori.
- La sfârșitul anului 2018 veniturile din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) au fost în sumă de peste 807.900 mii lei și s-au realizat în procent de 92,65% față de valoarea alocată prin BVC, pentru aceeași perioadă.
- Nerealizarea veniturilor din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) față de valoarea alocată prin BVC, la data de 31.12.2018, a provinit din scăderea traficului de marfă și călători.
- Veniturile din servicii Non -TUI au fost în sumă de peste 86.300 mii lei și s-au realizat în procent de 84,45% față de valoarea alocată prin BVC, pentru aceeași perioadă.

Referitor la prestațiile și tarifele conexe încasate

- Pentru anul 2018 serviciile **non -TUI** pentru operatorii cu capital de stat (CFR Călători și CFR Marfă) au avut o valoare de peste **65.000.000** lei astfel:
 - CFR Călători – peste 27.000.000 lei;
 - CFR Marfa – aproape 38.000.000 lei.

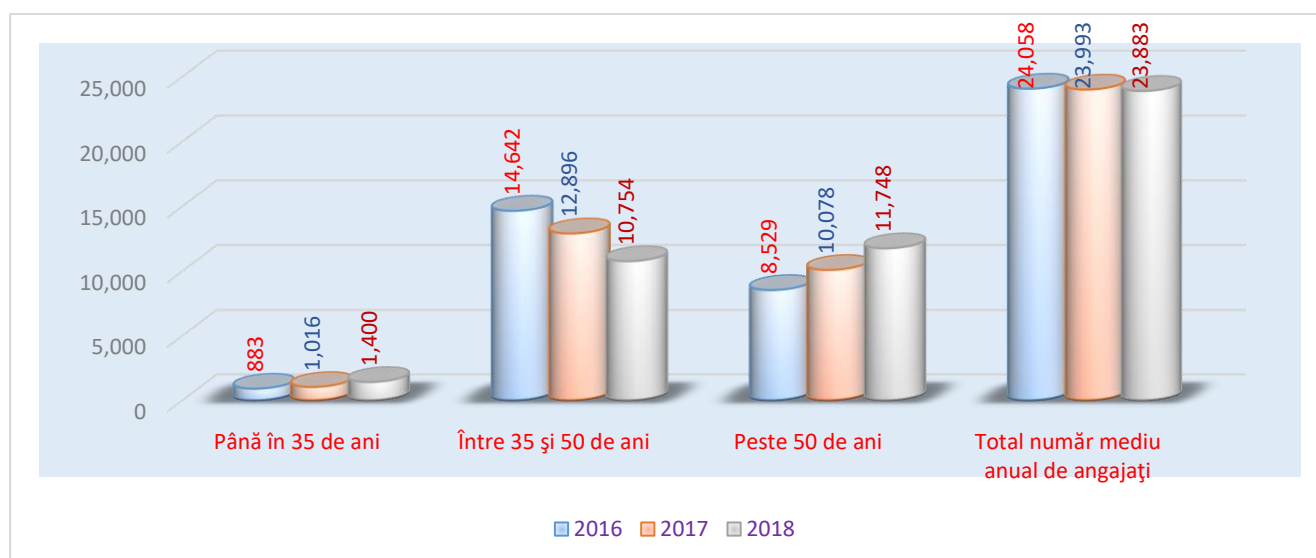
Pentru operatorii de transport feroviar cu capital privat, serviciile **non –TUI** pentru anul 2018, au avut o valoare de aproape **33.000.000** lei.

Venituri și cheltuieli înregistrate de CFR SA și gestionarii de infrastructură aferente serviciilor conform Anexei nr. II din Legea 202/2016 (lei)



3.4. Evoluția numărului de angajați la nivelul pieței, structura pe categorii de vârstă și salariul mediu din sector

Evoluția numărului de angajați și structura lor pe categorii de vârstă



În intervalul 2016-2018, numărul angajaților din sectorul de infrastructură feroviară a fost într-o continuă scădere. Astfel, la finalul perioadei analizate, în anul 2018 comparativ cu anul 2016, numărul angajaților din sectorul feroviar a scăzut ușor, cu circa 1%. Analizând numărul angajaților pe grupe de vârstă, în același interval de timp, se observă o creștere continuă a numărului angajaților cu vârsta de peste 50 de ani, astfel că la finalul anului 2018, numărul acestora era cu 38% mai mare decât în anul 2016. În schimb, tendința este descrescătoare în cazul grupei de vârstă cuprinsă între 35 și 50 de ani, numărul acestora înregistrând o scădere în anul 2018 față de anul 2016 cu 27%. Numărul angajaților din categoria de vârstă până în 35 de ani are o tendință crescătoare, astfel că la finalul anului 2018 acesta înregistra o majorare cu 58% față de anul 2016.

4. Obiectivele strategiei de transport feroviar a României privind infrastructura

Obiectivele strategiei de transport feroviar a României sunt cuprinse în două documente: *Master Planul General de Transport (MPGT)* și *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2019-2023 a CFR SA*.

Master Planul General de Transport prevede următoarele obiective generale:

- **Eficiența economică** - Acest obiectiv măsoară beneficiul oferit utilizatorilor și furnizorilor de servicii din sistemul de transport.
- **Sustenabilitatea: financiară, economică și de mediu** - Trebuie dezvoltate în mod prioritar modurile de transport durabile.
- **Siguranța** are în vedere investițiile în transporturi, care ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur.
- **Impactul asupra mediului:** sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului.
- **Dezvoltarea economică** - Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național, cât și la nivel regional.
- **Finanțarea:** există un deficit substanțial de finanțare a infrastructurii de transport în România. Programul general de dezvoltare a infrastructurii de transport va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile.

În cadrul *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2019-2023 a Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR"SA* sunt prezentate obiectivele generale și cele specifice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare.

Obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt:

- Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă;
- Integrarea în spațiul feroviar unic european.

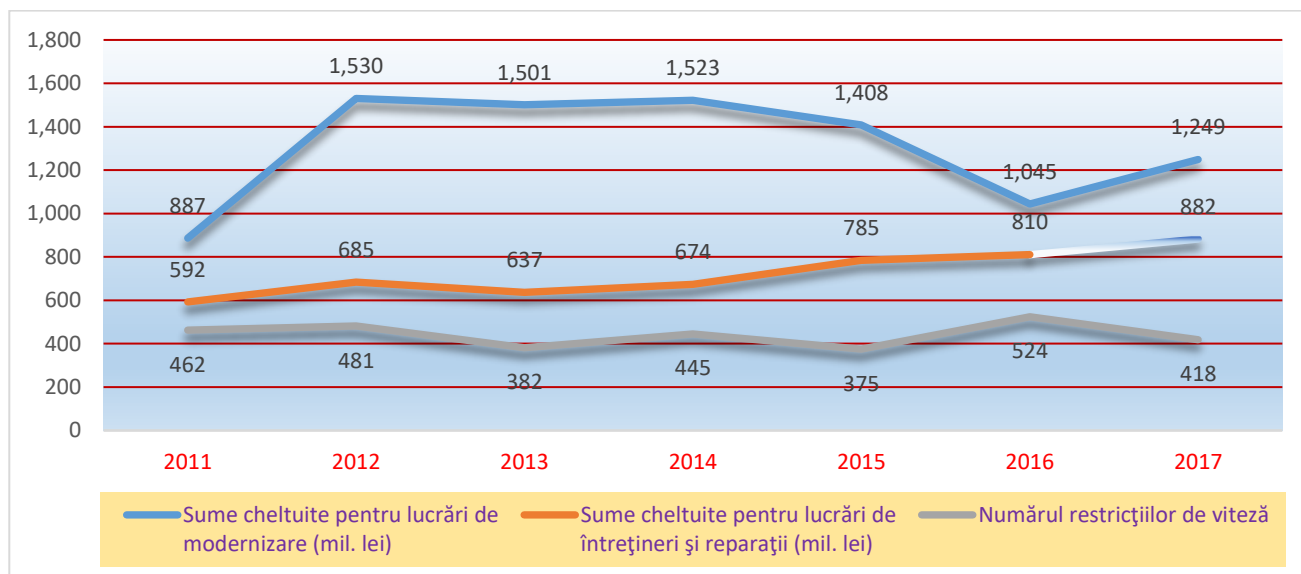
Obiectivelor strategice generale le sunt asociate *obiectivele strategice specifice*, în vederea identificării acțiunilor necesare pentru îndeplinirea în general a obiectivelor stabilite.

Astfel, pentru obiectivul general strategic "Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă" au fost identificate principalele obiective strategice specifice: *creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară, creșterea vitezelor comerciale realizate, creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare, menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor, îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare și creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri și de marfă.*

Pentru obiectivul general strategic „Integrarea în spațiul feroviar unic european” au fost identificate următoarele **obiective strategice specifice**:

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale și a rețelei TEN-T, și
- integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză.

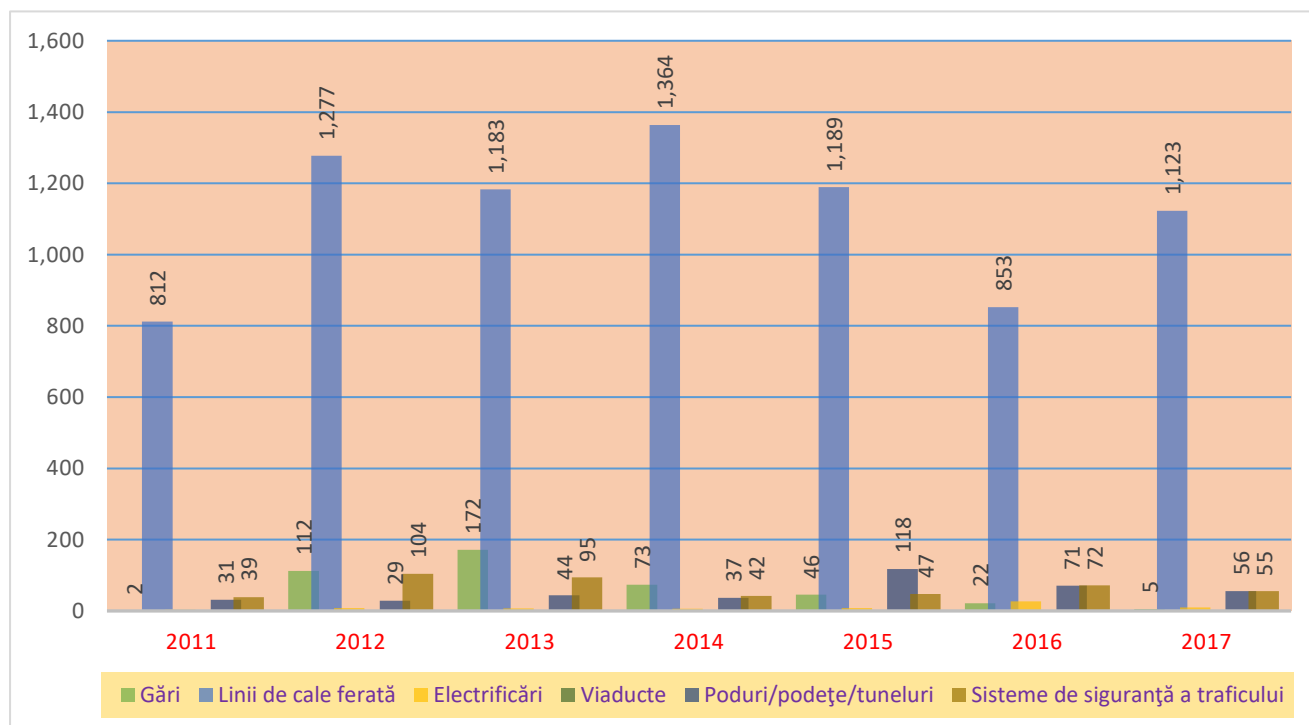
Variația sumelor alocate pentru modernizări, întreținere și reparații și numărul restricțiilor de viteză, în perioada 2011-2017 (milioane de lei)



Numărul restricțiilor de viteză a oscilat, în timp ce sumele alocate pentru lucrările de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare au avut o evoluție ușor crescătoare.

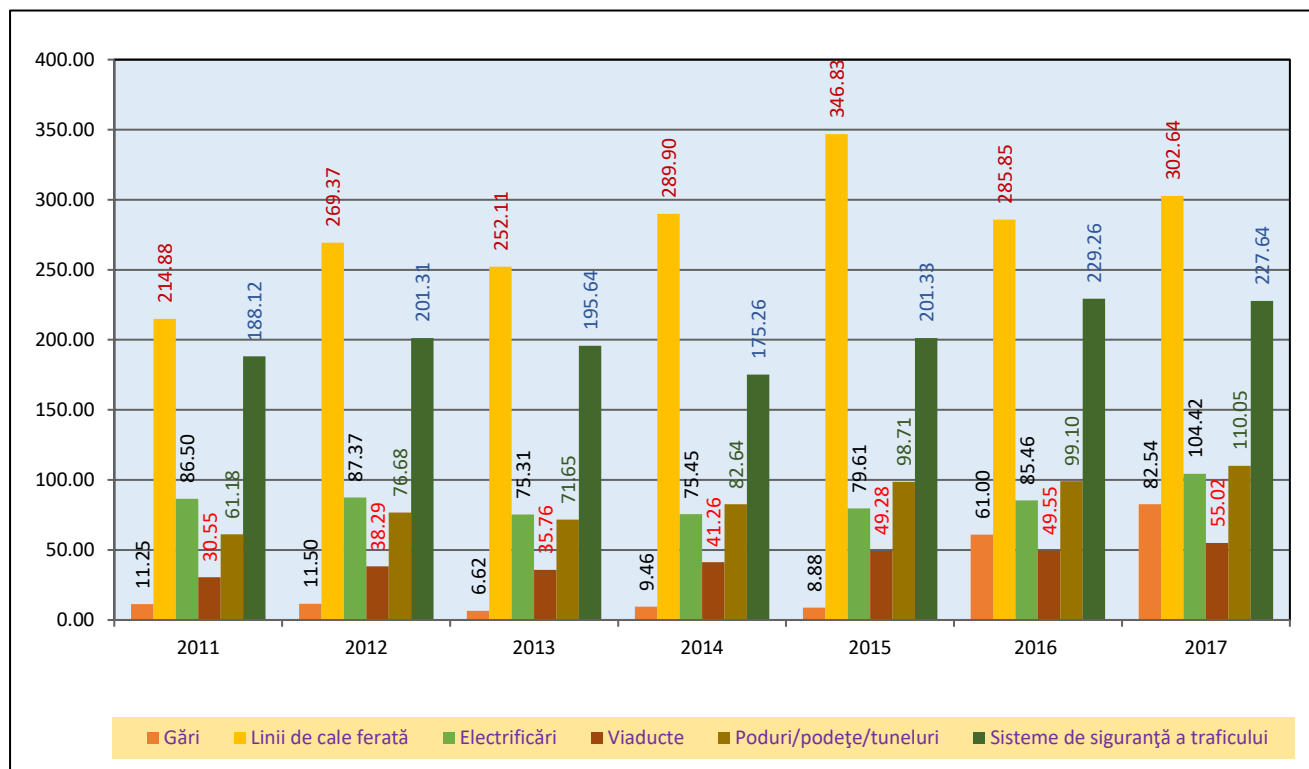
Sumele alocate pentru modernizări au înregistrat un salt major în anul 2012, după care au avut un trend ușor descrescător până în anul 2016, când au scăzut considerabil. Tot în anul 2016, numărul restricțiilor de viteză a fost cel mai mare din întreaga perioadă analizată.

Sume alocate pentru modernizări, în perioada 2011-2017 (milioane de lei)

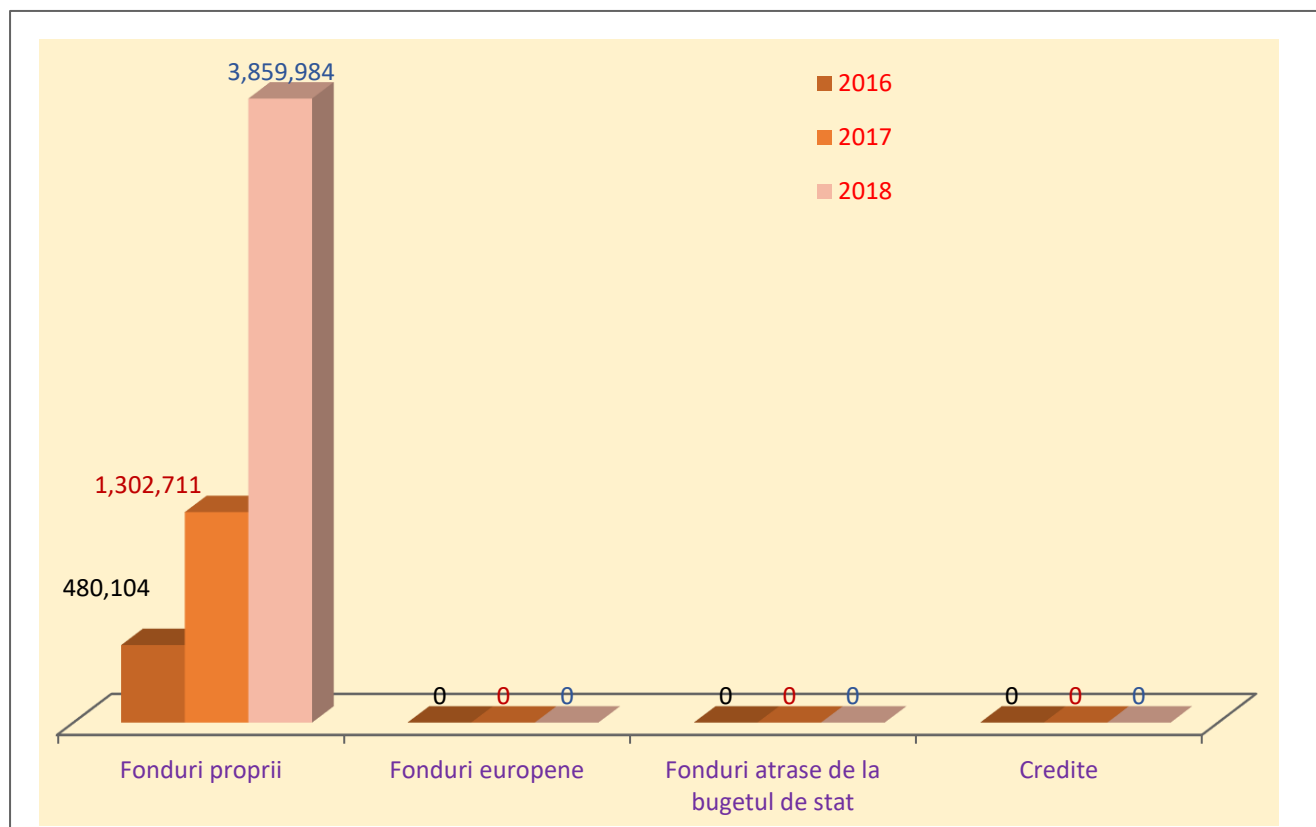


În ceea ce privește sumele alocate pentru lucrările de reparare a infrastructurii feroviare, cea mai mare parte a fost direcționată către liniile de cale ferată și către sistemele de siguranță a traficului. Aceste sume sunt prezentate în graficul următor:

Sume alocate pentru lucrările de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare, în perioada 2011- 2017 (mil. lei)



În ceea ce privește diversificarea și atragerea pentru investițiile în infrastructura de servicii a fondurilor europene, în continuare, sunt prezentate sumele care au fost alocate de Compania Națională de căi ferate CFR SA atât din fonduri proprii cât și din credite și fonduri europene în perioada 2016-2018.



5. Proiecte prioritare pentru modernizarea infrastructurii feroviare

Conform “Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2018-2022”, având în vedere nivelul ridicat al restanțelor la reînnoire, care au condus la o stare avansată de degradare a infrastructurii, pentru perioada următoare este necesar un program accelerat de reînnoire, care să vizeze creșterea progresivă a ritmului anual de refacere a liniilor curente și directe până la un nivel de minim 550 km anual.

Coroborat cu programul de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T, acest program trebuie să vizeze, pe un orizont de timp de 10 ani, reabilitarea integrală a tuturor magistrelor feroviare, precum și a principalelor legături intermagistrale.

Daca se va reuși să se implementeze un astfel de program este de așteptat să asistăm la o creștere cu cel puțin 24% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare din România. Atingerea vitezelor proiectate nu se poate realiza fără un sistem modern de management al traficului.

Sistemul european de management al traficului feroviar (European Railway Traffic Management System - ERTMS) este un proiect european de amploare, menit să înlocuiască diversele sisteme naționale de control și comandă a trenurilor.

Lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare presupun și implementarea sistemului ERTMS pe tronsoanele respective de cale ferată. Astfel, sistemul ERTMS de nivelul 2 a fost implementat de la frontiera Curtici, la Arad, până la Km 614, adică pe o distanță de peste 42 km în prezent. Lucrările de reabilitare a infrastructurii feroviare, de la Km 614 până la Simeria, respectiv pe tronsonul de la Simeria la Sighișoara, vor fi terminate în 2021-2022.

Modernizarea tronsonului Frontieră – Curtici – Arad – km 614, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, a fost realizat de asocierea Alstom –Swietelsky – Astaldi –Euroconstruct – Dafora și a cuprins lucrări de reabilitare a infrastructurii și suprastructurii feroviare, lucrări de instalații electrice, semnalizări și telecomunicații, inclusiv GSM-R și construirea unui centru de management al traficului, precum și construcții civile.

5.1. Reforma feroviară în perspectiva anului 2030

Reforma sectorului feroviar din România este strâns legată de adoptarea, în anul 2016, a Master Planului General de Transport (MPGT), prin *H.G. nr.666/2016*, și de Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM).

POIM 2014-2020 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și în acord cu Cadru Strategic Comun (CSC) și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene. Strategia POIM este orientată către obiectivele “Strategiei Europa 2020”.

Acest program finanțează activități din patru sectoare:

- ❖ infrastructura de transport,
- ❖ protecția mediului,
- ❖ managementul riscurilor și
- ❖ adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică,

POIM contribuie într-o importantă măsură la *Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii*.

Astfel, o serie de proiecte de modernizare și dezvoltare implementate de administratorul infrastructurii au fost finanțate prin acest program, cum ar fi:

- “Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Pan - European IV, pentru a asigura circulația trenurilor cu viteză de 160 km/h, tronsonul Coșlariu – Simeria”,
- “Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul 1: Frontiera Curtici - Arad - km 614”,
- “Reabilitarea căii ferate București - Constanța, secțiunile București Nord - București Băneasa și Fetești - Constanța”, “Dezvoltarea unui centru de transport intermodal cu facilitate de acces la transportul rutier și feroviar în zona Gării C.F.R. din Episcopia Bihor” (documentații tehnice),
- “Proiect pilot operațional pentru o aplicație ETCS/ERTMS nivel 2”,
- „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov”,
- „Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională de Căi Ferate Constanța”,
- „Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stațiile CF Slatina, Râmnicu Vâlcea, Resița” etc.

Conform datelor furnizate de Comisia Europeană, bugetul total al POIM, care include și infrastructura feroviară, este 11,6 miliarde de euro, pentru perioada 2014-2020, iar contribuția Uniunii Europene este 9,2 miliarde de euro, adică aproape 80% din suma totală.

Potrivit notei de fundamentare a Hotărârii Guvernului nr. 98/2017 și a Cărții Albe - „*Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*”, politica și strategia Uniunii Europene în domeniul transporturilor se axează pe promovarea prioritară a modurilor de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, mai sigure și mai puțin poluante, cu referire la transportul feroviar și la transportul naval.

Majoritatea obiectivelor strategice vizează promovarea acestor moduri de transport și transferul masiv de fluxuri de transport de pe rutier către acestea, în condiții de piață.

Un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat, până în 2030, către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în anul 2050.

Printre altele obiective importante la nivelul Uniunii Europene se dorește și implementarea, până în anul 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii uniuni, precum și a unei rețele de înaltă calitate și de capacitate mare, până în 2050, și a unui set corespunzător de servicii de informații.

În cazul României, având în vedere preponderența transportului terestru, care deține aproape 90% din piața de transport, aplicarea principiilor strategice menționate mai sus înseamnă, în principal, reactivarea potențialului insuficient utilizat al transportului feroviar.

În cadrul Master Planului General de Transport s-au propus și o serie de proiecte, sursele de finanțare fiind *Fondurile de coeziune (FC)* și *Fondurile europene de dezvoltare regională (FEDR)*:

Denumire proiect	An începere lucrări	Valoare Estimata (Preț 2014) Milioane euro	Sursă de finanțare
Modernizare stații CF	2016	47,84	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri - etapa I (regionalele Cluj, Galați, Craiova)	2016	22,40	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri – etapa II (toate regionalele)	2016	17,71	FC
Podul Grădiștea (București-Giurgiu Fr.)	2016	60,00	FC
Centralizare electronică în stația CF Videle	2016	41,45	FC
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri - etapa I (regionalele Cluj, Galați, Craiova)	2016	47,59	FEDR
Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri - etapa II (toate regionalele)	2016	33,77	FEDR
Modernizare treceri la nivel	2016	83,42	FEDR
Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția Siculeni-Adjud	2016	136,72	FEDR

5.2. Bariere în calea unor servicii feroviare eficiente

În *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2018-2022* se arată că **finanțarea insuficientă** a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare a condus la **degradarea progresivă** a acesteia și la **creșterea gradului general de uzură** a tuturor componentelor infrastructurii.

Starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă, în prezent, un important element limitativ al performanțelor circulației trenurilor. Pe rețeaua feroviară media vitezelor maxime permise reprezintă 70,7% din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45% din viteza proiectată a rețelei feroviare.

Managementul traficului feroviar reprezintă un factor limitator al vitezei comerciale a trenurilor, deoarece lipsa unui suport tehnic adecvat face practic imposibilă gestionarea eficientă a perturbațiilor și generează adeseori amplificarea efectelor negative ale perturbațiilor. Mai mult, incapacitatea tehnică de a gestiona eficient perturbațiile apărute în etapa derulării circulației conduce la limitarea suplimentară a vitezelor planificate în scopul de a asigura unele rezerve care să poată fi utilizate pentru limitarea întârzierilor.

Cele mai importante puncte slabe și limitări de performanță sunt în domeniul conducerii operative a circulației și în domeniul planificării circulației pe termen mediu și scurt.

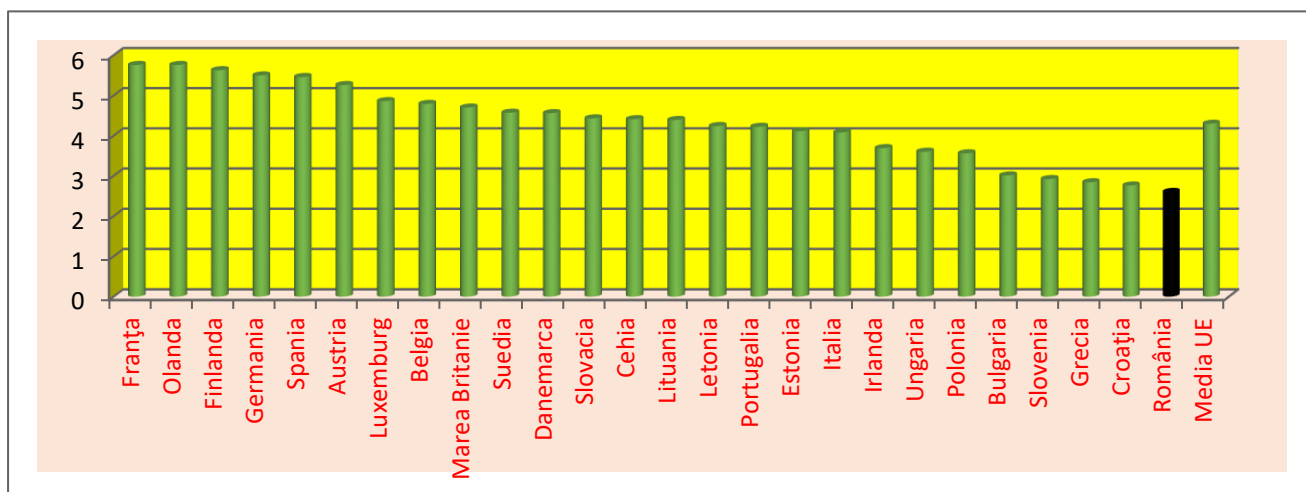
Conform informațiilor cuprinse în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2018-2022*, varianta rațională pentru creșterea progresivă a vitezelor comerciale efective, pe măsură ce va avansa programul de reînnoire și se vor multiplica soluțiile de modernizare a unor tronsoane ale rețelei feroviare, constă, în principal, dintr-un mix al următoarelor tipuri de măsuri:

- creșterea vitezei proiectate a infrastructurii asociată cu dublarea liniilor curente și cu introducerea Blocului de Linie Automat (BLA),
- reînnoirea infrastructurii feroviare și readucerea la parametrii proiectați a-i acesteia și
- întreținerea curentă și reparațiile curente ale infrastructurii și efectuarea lor la timp.

În Strategie se arată că soluțiile de modernizare a managementului traficului au costuri rezonabile și produc efecte semnificative pe termen scurt, indiferent de stadiul reînnoirii sau modernizării infrastructurii feroviare. Ca urmare, acest tip de soluții trebuie avute în vedere ca priorități complementare ameliorării performanțelor infrastructurii prin reînnoire sau modernizări.

Conform informațiilor postate pe website-ul Comisiei Europene, care au ca sursă *Indexul Competitivității Globale 2016-2017*, raport anual întocmit de World Economic Forum, **România a ocupat poziția 88 în clasamentul general și ultimul loc în UE, în ceea ce privește calitatea infrastructurii de transport feroviar. Raportul a analizat, pe baza datelor disponibile, evoluția infrastructurii feroviare din 138 de țări.**

Calitatea infrastructurii feroviare în statele membre, 2016-2018



De asemenea, o altă barieră în calea unor servicii feroviare eficiente o reprezintă *materialul rulant foarte vechi*. Materialul rulant deținut de către operatorii de transport feroviar de marfă și de călători, 73% dintre locomotivele, ramele și automotoare au o vechime mai mare sau egală de 30 de ani. Aceeași vechime au și 53% dintre vagoanele operatorilor de transport feroviar din România.

6. Transportul feroviar de calatori

În ansamblul său, transportul feroviar de călători din România are caracter de serviciu public social. În acest sens, *Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF)* încheie contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar, pentru o perioadă de patru ani (actualizate anual, în funcție de alocările de la bugetul de stat) în scopul furnizării de servicii de transport, adecvate, de către operatorii feroviari.

Aceste contracte prevăd, pe lângă numărul minim și categoriile de trenuri care vor circula pe secțiile de circulație, și care reprezintă pachetul minim social, nivelul compensației acordate în conformitate cu prevederile art. 5 din OUG nr. 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare și

ale HG nr. 2408/2004 privind metodologia de acordare, de la bugetul de stat sau de la bugetele locale, a diferenței dintre tarife și costuri în transportul feroviar public de călători, cu modificările și completările ulterioare.

Condițiile specifice de aprobare a contractelor de servicii publice pentru perioada 1 ianuarie 2016 - 2 decembrie 2019 în transportul feroviar public de călători sunt stipulate în H.G. nr. 231 din 30 martie 2016. Conținutul acesteia poate fi consultat pe pagina de internet a Autorității pentru Reformă Feroviară (<http://arf.gov.ro/web/legislatie-sectoriala/>).

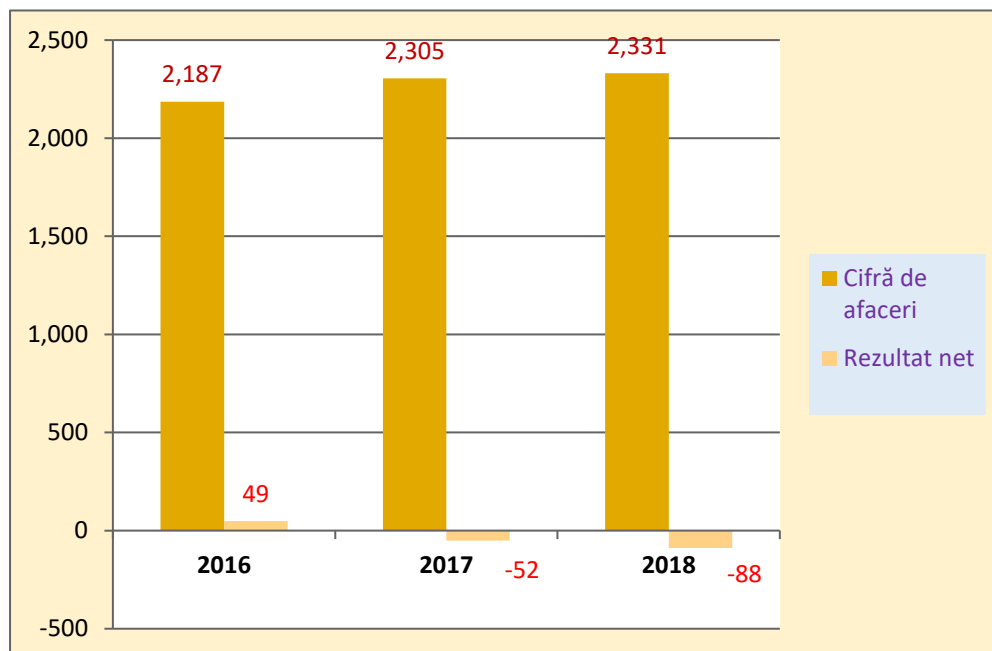


Începând cu anul 2019, compensațiile pentru operatorii feroviari de călători au fost stabilite în baza metodologiei elaborate în conformitate cu art. 6 din Ordonanța de urgență nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înființarea Autorității de Reformă Feroviară. Astfel, prin decizie a președintelui **ARF**, trebuie aprobat un mecanism de stabilire a compensației serviciilor publice pentru transportul feroviar de călători, pe baza criteriilor de dimensionare a pachetului minim social, rutelor de circulație, categoriilor și numărului de trenuri care compun pachetul minim social, precum și a standardelor de cost, astfel încât alocările de la bugetul de stat să fie în acord cu Regulamentele Uniunii Europene.

Anul trecut, în domeniul transportului feroviar de călători au activat 7 jucători:

- **CFR Călători,**
- **Regiotrans,**
- **Softrans,**
- **Transferoviar Călători,**
- **Interregional Călători,**
- **Regio Călători și**
- **Astra Trans Carpatic.**

Dimensiunea pieței în perioada 2016- 2018 (milioane lei)



Piața de transport feroviar de călători este dominată categoric de CFR Călători, atât din punct de vedere al cifrei de afaceri realizate, cât și al numărului de călători transportați și al materialului rulant deținut.

Din analiza cifrelor de afaceri și a cotelor de piață se desprind următoarele concluzii:

- comparativ cu 2016, în ansamblul său piața a crescut cu peste 5,5 %. Principalele cauze ale acestei creșteri au fost:

- programul guvernamental de încurajare a transportului pe cale ferată (gratuitate pentru studenți la transportul pe calea ferată) și
- o mai bună adaptare a operatorilor de transport feroviar la condițiile de pe piață;

- creșteri mai importante ale cifrei de afaceri au înregistrat doar CFR Călători și Interregional Călători restul înregistrând scăderi ale acesteia;

- pe ansamblul pieței, creșterea înregistrată de CFR Călători și Interregional, împreună cu cele două companii nou intrate pe piață, Astra Trans Carpatic și Regio Călători, au compensat scăderea cifrei de afaceri înregistrată de ceilalți operatori;

Cifra de afaceri a operatorilor de transport feroviar și cota de piață, în perioada 2016 – 2018

OTF Călători	Cifra de afaceri (lei)			Cotă de piață (%)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
CFR Călători	1.851.574.150	1.977.975.708	1.980.638.545	84,68	85,80	84,98
Regio Călători	0	9.121.621	171.940.113	0,00	0,40	7,38
Transferoviar Călători	97.320.920	94.105.166	100.722.903	4,45	4,08	4,32
Interregional	27.963.000	30.704.213	37.968.953	1,28	1,33	1,63
Softrans	36.929.626	34.142.551	33.159.024	1,69	1,48	1,42
Astra Trans Carpatic	0	1.499.453	6.338.466	0,00	0,07	0,27
Regiotrans	172.794.186	157.857.093	0	7,90	6,85	0,00

CFR Călători și-a întărit poziția de lider de piață deținând o cotă de piață de peste 85 %.

La polul opus se situează Regiotrans, care și-a diminuat cota de piață pe care o detinea în 2016, restul operatorilor și-au păstrânduși relativ constante cotele de piață deținute, sau înregistrând variații marginale (de la + 0,4%, în cazul Regio Călători, la - 0,4%, în cazul Transferoviar Călători);

Noii jucători intrați pe piață, Astra Trans Carpatic și Regio Călători cumulează, o cifră totală de afaceri destul de mică.

Începând cu data de 1 ianuarie 2018 au semnat contractul de servicii publice cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară, ceea ce le conferă premise solide pentru extinderea activității în următoarea perioadă.

Din punct de vedere al călătorilor transportați, se observă o creștere a pieței cu peste 7 %, atingându-se în anul 2018 un volum total de peste 69 milioane de călători.

Principala sursă de venit pentru operatorii feroviari de călători este reprezentată de compensația acordată de la bugetul de stat pentru prestarea serviciului de transport feroviar public de călători.

Este de remarcat faptul că, deși ponderea reprezentată de compensație în totalul veniturilor diferă semnificativ de la un operator la altul, fluxul financiar asigurat din această sursă este esențial pentru stabilitatea economică a jucătorilor din piață, asigurând practic funcționarea acestora.

Astfel se poate trage următoarele concluzii:

- Softrans este operatorul cel mai puțin dependent de compensație, aceasta având o pondere de numai 27 – 28 % din totalul veniturilor;

- La polul opus, în sensul de cei mai dependenți operatori, se află Interregional Călători cu peste 83 %, Regiotrans cu peste 79 % și Transferoviar Călători cu peste 74 %;

- În cazul liderului de piață, CFR Călători, ponderea compensației în total venituri este de peste 55 %, ceea ce arată o distribuție relativ echilibrată între valoarea compensației primite și veniturile obținute din vânzarea de bilete și alte surse.

Pe piața transportului feroviar de călători se poate observa o evoluție ușor pozitivă, o serie de indicatori relevanți înregistrând creșteri: veniturile din vânzarea билетelor au crescut cu peste 12 %, compensațiile primite au sporit cu peste 1,2 %, iar total tren-km parcurs în trafic național a crescut cu 2,3 %.

Un impact pozitiv asupra pieței, în viitor, îl poate avea Autoritatea pentru Reformă Feroviară, în calitatea acesteia de gestionar al resurselor financiare alocate fiecărui operator, de la bugetul de stat sub formă de subvenție, pentru susținerea transportului feroviar de călători.

În prezent, pentru stimularea dezvoltării transportului feroviar de călători, această autoritate acționează pe două direcții principale:

- actualizarea mecanismului de calcul, evidențierea și acordarea de la bugetul de stat a compensației de serviciu public în transportul feroviar public de călători;

- achiziția de material rulant nou și performant, care să contribuie la creșterea calității serviciilor oferite pasagerilor.

Din punct de vedere al numărului de locuri puse în circulație și al gradul de ocupare putem trage următoarele concluzii:

- CFR Călători înregistrează o creștere a gradului de ocupare, ceea ce arată o mai bună adaptare la cerințele pieței de transport de călători;
- Astra Trans Carpatic, înregistrează un grad de ocupare de 50%, care se explică prin faptul că este un jucător relativ nou intrat pe piață, care are nevoie de timp pentru a se face cunoscut;
- Interregional înregistrează un procent redus al gradului de ocupare, ceea ce indică o potențială inadaptare la condițiile de piață (trase operate, respectiv, prețuri practicate);
- Există potențial ridicat de creștere a eficienței operaționale a companiilor de transport feroviar de călători în cazul aplicării unui management performant, mai ales dacă ne raportăm în comparație la operatorii de transport aerian, care înregistrează în mod curent un grad de ocupare de peste 80%.

Din punct de vedere al serviciilor oferite în tren liderul de piață, CFR Călători, oferă cele mai variate servicii la bordul garniturilor operate.

În funcție de categoria trenului acestea pot fi:

- Alimentație publică în vagon restaurant;
- Transport animale de companie;
- Transport echipament sportiv (biciclete, schiuri, sănii, etc);
- WiFi gratuit;
- Transport în vagon de dormit, sau cușete prevăzute cu cabine de duș;
- Aer condiționat.

La nivelul operatorilor cu capital privat, situația diferă în funcție de calitatea materialului rulant deținut. Excelează la acest capitol operatorii Softrans și Astra Trans Carpatic.

Astra Trans Carpatic pune în circulație cele mai moderne vagoane, care dispun de următoarele facilități: sisteme de informare a pasagerilor, sisteme audio-video pentru divertisment, internet, aer condiționat, toalete cu dușuri.

Condiții similare sunt oferite și la bordul trenurilor Softrans, cu precizarea faptului că această companie nu efectuează transport de noapte, având în dotare numai *rame electrice*.

La polul opus se găsesc companiile Regiotrans, Interregional și Transferoviar Călători, trenurile acestor operatori fiind preferate de navetiști pentru călătoriile pe distanțe scurte.

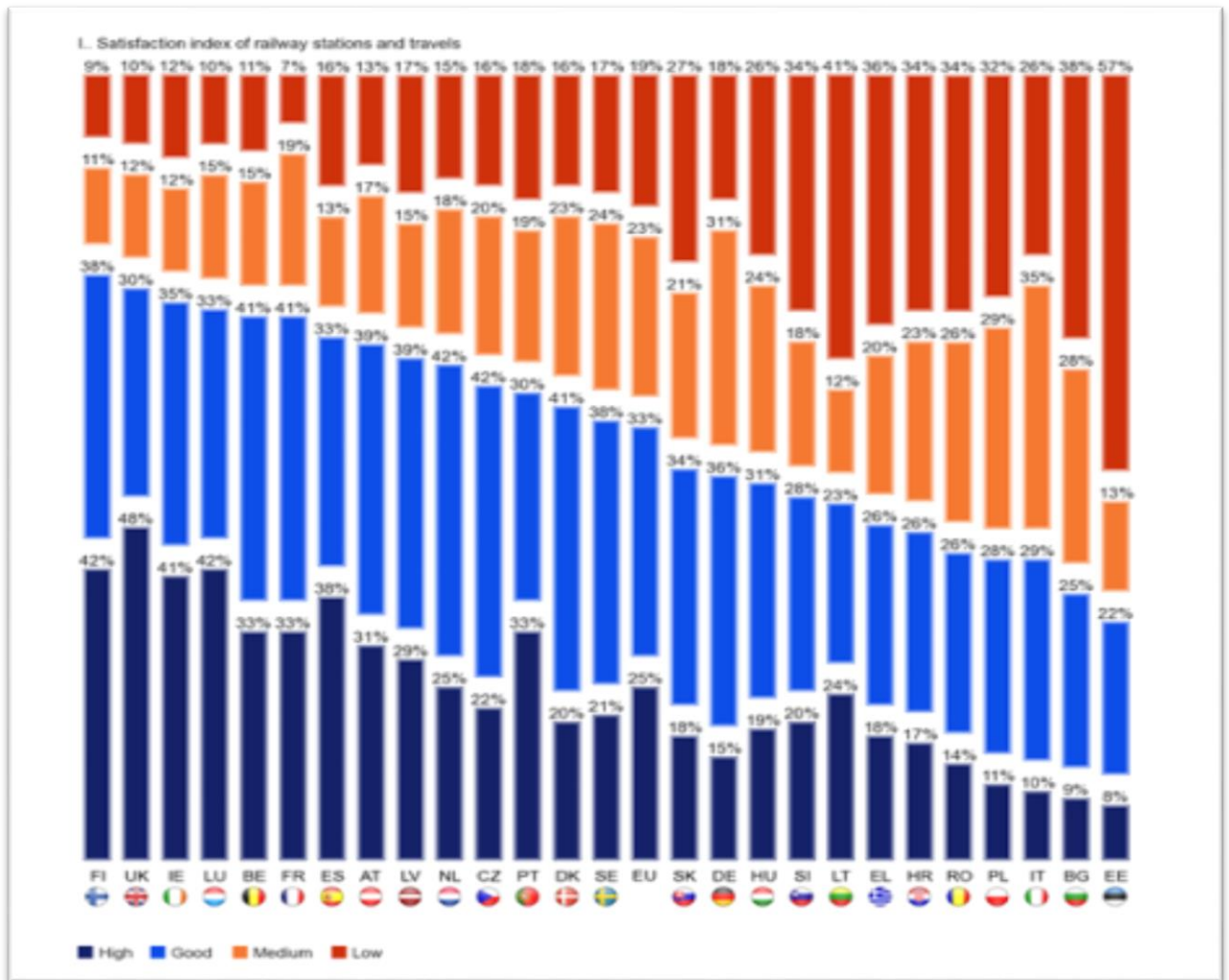
Serviciile oferite în gări (calculate procentual), pentru călători, raportat la totalul numărului de gări se prezintă astfel:

- Alimentație publică - 5%;
- WI-FI - 5%;
- Distribuție presă - 5%;
- Panou, sau birou de informații - 21%;
- Săli de așteptare - 27%;
- Toalete publice functionale - 27%;
- Cărucioare pentru bagaje - mult sub 1%;
- Bancomate - 5%.

Gama de servicii oferite călătorilor în stații nu a suferit nicio modificare importantă în ultimii ani, cea mai mare parte a gărilor dispunând numai de săli de așteptare, toalete publice și panouri sau birouri de informații. Doar o mică parte a stațiilor de călători sunt dotate cu bancomate, dispun de rețele wi-fi, chioșcuri de distribuție a presei sau unități de alimentație publică.

Astfel, nivelul serviciilor pentru călători este nesatisfăcător în gările din majoritatea orașelor și în special în cele din mediul rural. Fără investiții importante în modernizarea gărilor, operatorii de transport feroviar de călători le va fi dificil să atragă pasagerii din sectorul rutier în cel feroviar.

Gradul de satisfacție al europenilor față de serviciile de transport feroviar de calatori



7. Transportul feroviar de marfă

Cand vorbim de transport de marfă, de cele mai multe ori ne gândim la transportul rutier. Transportul feroviar este însă unul dintre cele mai sigure și fezabile transporturi de marfă (din punct de vedere economic și logistic).

Avantajele transportului de marfă pe calea ferată sunt indiscutabil mai mari față de transportul rutier, care este cel mai răspândit transport de la noi din țară. Pe lângă faptul că timpul de livrare poate fi mult mai scurt cu trenul, în condiții normale, cantitatea transportată pe cale feroviară poate fi mult mai mare decât cea transportată cu tir-urile. Pe calea ferată nu sunt accidente, așa cum sunt pe sosele și autostrăzi, limita de viteză pentru tren poate fi mai mare, trenul poate avea în componență un număr mare de vagoane încărcate cu mărfuri diverse, iar condițiile meteo nu limitează transportul feroviar așa cum se întâmplă în cazul transportului rutier.

Potențialul acestei piețe de desfacere este foarte mare, asadar nu este de mirare că în ultimii ani s-au înființat și în România tot mai multe companii private de transport feroviar de marfă.



În ansamblu, performanța transportului feroviar de marfă și în Uniunea Europeană rămâne, deasemenea, nesatisfăcătoare, în timp ce poziția transportului rutier s-a consolidat și mai mult din anul 2000. În ciuda obiectivelor stabilite de Comisia Europeană pentru politica comunitară, și anume de a reorienta mărfurile dinspre transportul rutier către cel feroviar, și în pofida fondurilor puse la dispoziție de către uniune pentru infrastructura feroviară, performanța transportului feroviar de marfă în spațiul comunitar este nesatisfăcătoare din punctul de vedere al volumului transportat și al ponderii sale modale. De altfel, în medie, ponderea modală a transportului feroviar de marfă a început să scadă ușor, la nivelul Uniunii Europene, începând cu anul 2011.

Ca și în Uniunea Europeană, operatorii feroviari de transport de marfă cu capital privat din România își desfășoară activitatea pe o piață concurențială, aceste companii fiind în competiție unele cu altele, dar și cu operatorul cu capital integral de stat, SN CFR Marfă SA.

În ceea ce privește evoluția pieței de transport feroviar de marfă, în perioada 2016 - 2018, s-a făcut o analiză pentru principalele societăți comerciale, active pe această piață deținătoare de cote cele mai mari de piață. Potrivit unui raport al Institutului Național de Statistică (INS), marfa transportată pe calea ferată a fost, în ultimii ani, în cantități mult mai mici decât cea transportată pe căile rutiere.

7.1. Principalii operatori privati de transport feroviar de marfă din tara noastra sunt:

GRUP FERVIAR ROMÂN

- Este cel mai mare operator privat de marfă din România, în prezent fiind într-o extindere permanentă a ariei de activitate în zona transporturilor de mărfuri diversificate printre care produse petroliere, cărbune, agregate, piatră spartă, zgură, ciment, clincher, cereale și altele;
- **S.C. Grup Feroviar Roman S.A.** sau pe scurt **GFR** și-a început activitatea în anul 2001 ca operator de manevră. În anul 2002, GFR debutează pe piața de transport feroviar efectuând servicii pentru Petrom, iar în anii următori și-a dezvoltat treptat portofoliul de clienți și serviciile oferite. Astăzi, GFR este cea mai mare companie privată de transport feroviar de marfă din România și a doua companie după cea de stat. Afacerile companiei GFR merg foarte bine, dovadă stând cifrele de afaceri extrem de ridicate pe care le înregistrează aceasta în fiecare an;
- În anul 2018, operatorul GFR deținea un parc de 279 de locomotive și 4.174 de vagoane;
- La sfârșitul aceluiași an, GFR SA avea un efectiv de 2.471 de angajați, în scădere cu 17 față de anul 2016 când a avut 2.488 angajați.

SC DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL

- Subsidiară în România a DB Cargo, cel mai mare transportator feroviar din Germania;
- În anul 2018, SC Deutsche Bahn Cargo România SRL deținea un parc de 41 de locomotive și 2.307 de vagoane;
- În anul 2018, SC Deutsche Bahn Cargo România SRL avea 598 de angajați, în creștere față de anul 2016, când erau 542 angajați.

SC UNICOM TRANZIT SA

- Societate cu capital integral privat, înființată în anul 2013;
- În anul 2018, Unicom Tranzit deținea un parc de 62 de locomotive și 1.233 de vagoane;
- În anul 2018, Unicom Tranzit avea un număr de 975 de angajați, în creștere, față de anul 2016 când erau 932 angajați.

TRANSFEROVIAR GRUP

- Transferoviar Grup este o companie înființată în anul 2003 care, în prezent, pe lângă activitatea de gestionare a infrastructurii, efectuează și operațiuni de transport și manevră feroviară de marfă și de călători;
- În anul 2018, Transferoviar Grup deținea un parc de 40 de locomotive și 361 de vagoane;
- În anul 2018, Transferoviar Grup avea un număr de 635 de angajați, în creștere față de 289 angajați în anul 2016.

S.C. TEHNOTRANS FERVIAR SRL

- Societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2009, ca societate cu răspundere limitată, având sediul în Portul Constanța, Dana 17, prestând servicii de transport de marfă, manevră feroviară și reparații vagoane de marfă.
- În anul 2018, Tehnotrans Feroviar deținea un parc de 14 de locomotive și 19 vagoane;
- În anul 2018, Tehnotrans Feroviar avea un număr de 220 de angajați, în creștere față de 175 angajați, cât avea în anul 2016.

TIM RAIL CARGO SRL

- Societate cu capital românesc integral privat, care a fost înființată în anul 2013;
- Tim Rail Cargo desfășoară activități de transport feroviar de marfă și manevră feroviară;
- În anul 2018, societatea deține un parc de 15 de locomotive și 370 de vagoane;
- În anul 2018, Tim Rail Cargo avea 103 de angajați, în creștere față de 81 angajați cât avea în anul 2016.

SC MMV RAIL ROMÂNIA SA

- Companie deținută în proporție de peste 50% de *Petrolsped KFT Ungaria*;
- Societatea deține o locomotivă la finele anului 2018;
- În anul 2018, *MMV Rail România* avea 76 de angajați, în creștere față de 39 angajați, în anul 2016.

În afară de transportatorii feroviari de marfă privați un jucător important în piață este:

SOCIETATEA NAȚIONALĂ de TRANSPORT FEROVIAI de MARFĂ „CFR Marfă” S.A.

- Este operatorul național din România care își desfășoară activitatea pe întreaga rețea feroviară, oferind, în principal, servicii de: transport feroviar de marfă intern și internațional, transport intermodal, logistică de transport, închiriere material rulant, întreținere și reparații material rulant;
- **CFR Marfă** a fost înființată în anul 1998, compania își desfășoară activitatea pe întreaga rețea feroviară. Societatea transportă pe plan intern și internațional cărbune, metale diverse, produse petroliere și minereuri. Situația financiară a CFR Marfa este una foarte delicată în acest moment datorită faptului că este aproape finalizată investigația Comisiei Europene privind acordarea de către Guvernul României a unui posibil *ajutor de stat ilegal*. Deși are încasări destul de consistente, compania este pe pierdere și are datoriile foarte mari. **Cifra de afaceri a scăzut considerabil în ultimii ani.** Despre profit nu se mai poate vorbi din anul 2007. Din acel an, Societății Naționale CFR Marfă SA este numai pe pierdere, valoarea acesteia fluctuând de la un an la altul.
- În anul 2018, CFR Marfă deține un parc de 907 locomotive și 29.951 de vagoane;
- Numărul angajaților a scăzut la 5.945, în anul 2018, față de 6.250, cât avea în anul 2016.

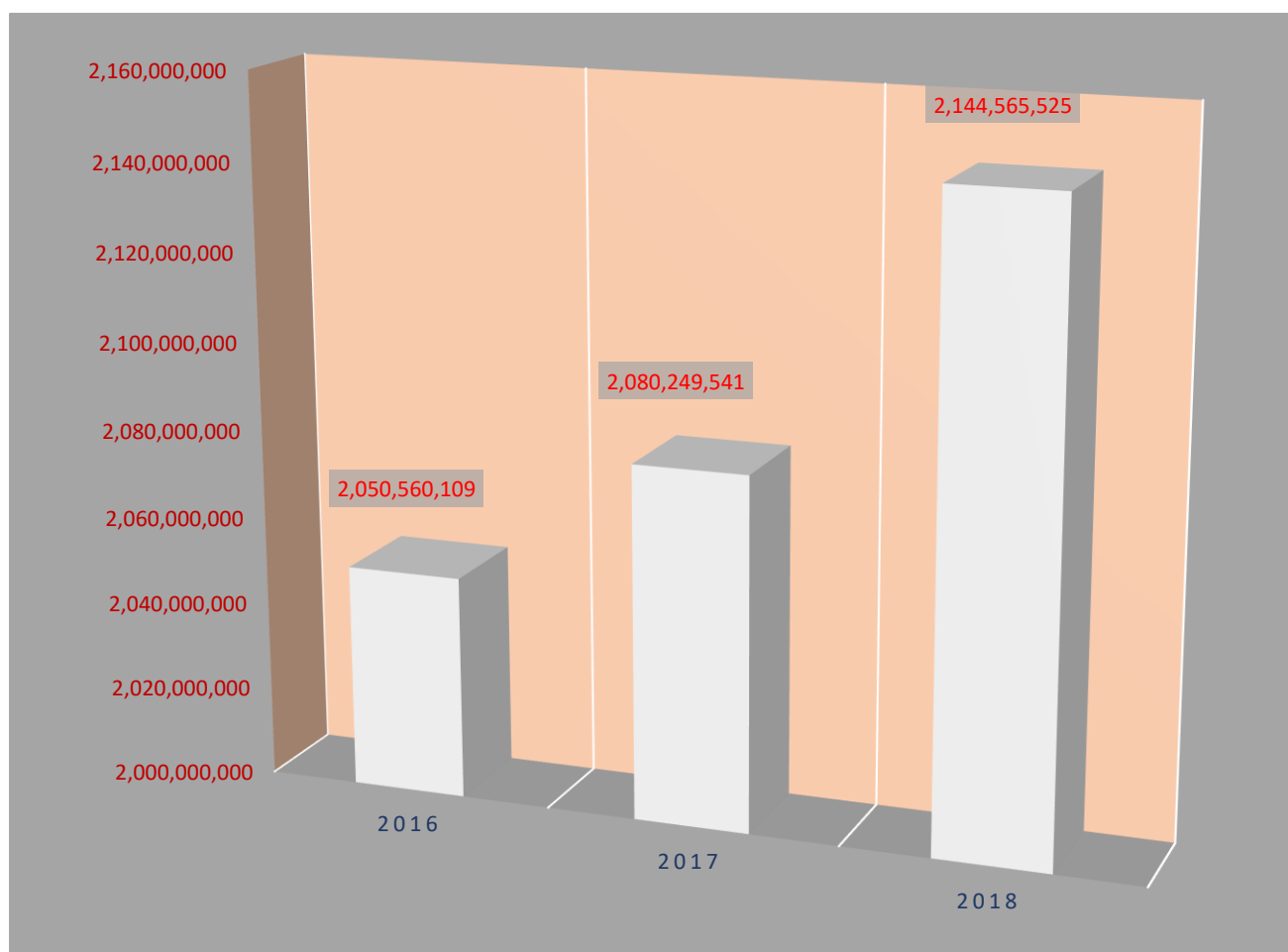
7.2. Veniturile realizate de către operatori din activitatea de transport feroviar de marfă, în perioada 2016-2018 (lei)

În perioada 2016-2018, veniturile realizate de operatorii de transport feroviar din activitatea de transport feroviar de marfă au înregistrat o creștere continuă, astfel că în anul 2018, comparativ cu anul 2016, s-a înregistrat o creștere de peste 4,5 %.

Comaniile care au avut creșteri importante ale veniturilor din activitatea de transport de marfă pe calea ferată, în anul 2018, față de anii anteriori, au fost *Via Terra Spedition, Rail Force, Tehnotrans Feroviar și Tim Rail Cargo*.



7.3. Venituri, parcursul de exploatare a mărfurilor (tone nete-km) și mișcarea trenurilor (tren-km) în traficul național și internațional și cotele de piață



Pentru perioada viitoare veniturile din transportul de marfă pot crește și prin preluarea traficului de tranzit și dezvoltarea accentuată a transportului intermodal prin apariția unor terminale moderne în principalele Euroregiuni ale României.

În tabelul următor sunt prezentate cotele de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă, calculate în funcție de veniturile realizate din transportul de marfă, între 2016-2018:

Cotele de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă în funcție de veniturile realizate din transportul de marfă în perioada 2016-2018

Operator de transport feroviar de marfă	Venituri din transportul de marfă (lei)			Cotă de piață 2016 (%)	Cotă de piață 2017 (%)	Cotă de piață 2018 (%)
	2016	2017	2018			
CFR MARFĂ	655.759.448	704.103.903	702.013.754	31,98	33,85	32,73
GRUP FERVIAR ROMÂN	604.361.448	599.687.336	615.713.716	29,47	28,83	28,71
UNICOM TRANZIT	252.794.570	227.200.385	167.487.639	12,33	10,92	7,81
DEUTSCHE BAHN CARGO	192.639.051	195.013.761	214.333.041	9,39	9,37	9,99
VEST TRANS RAIL	65.498.997	59.643.688	61.608.211	3,19	2,87	2,87
CARGO TRANS VAGON	46.556.223	55.316.741	54.523.246	2,27	2,66	2,54
RAIL CARGO CARRIER	50.329.796	56.006.208	59.091.579	2,45	2,69	2,76
TRANSFERVIAR GRUP	63.023.375	43.043.562	42.492.582	3,07	2,07	1,98
TIM RAIL CARGO	29.467.548	40.097.959	46.481.907	1,44	1,93	2,17
MMV RAIL	29.741.270	34.203.498	30.390.480	1,45	1,64	1,42
RAIL FORCE	13.344.313	18.877.976	24.438.251	0,65	0,91	1,14
TEHNOTRANS FERVIAR	17.103.398	6.565.475	30.830.390	0,83	0,32	1,44
VIA TERRA SPEDITION	7.346.102	10.202.384	37.930.467	0,36	0,49	1,77
LTE RAIL ROMANIA	3.359.494	13.082.621	15.645.265	0,16	0,63	0,73
CONSTANTIN GRUP	1.078.417	1.965.324	11.414.942	0,05	0,09	0,53
CER-Fersped SA	0	902.000	22.824.045	0,00	0,04	1,06
SERVTRANS INVEST/ GP RAIL CARGO	18.156.659	14.336.720	7.346.010	0,89	0,69	0,34

Din analiza datelor prezentate în tabelul de mai sus, se observă faptul că majoritatea operatorilor de transport feroviar, cu cote mici (sub 3%), au realizat creșteri semnificative ale veniturilor din transportul de marfă. În ceea ce-i privește pe cei patru operatori de transport feroviar cu cote mari de piață (peste 10%), se observă fluctuații minore ale acestora, cu excepția *Unicom Tranzit*, care a înregistrat cea mai mare scădere a cotei de piață, respectiv cu 4,52%, în anul 2018, față de anul 2016, după ce acest operator de transport feroviar de marfă înregistrase deja o scădere cu aproape 1,5% în anul 2017, față de anul 2016.

În tabelul următor sunt prezentate cotele de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă, calculate în funcție de volumul de marfă transportat în perioada 2016-2018.

Cote de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă, în funcție parcursul de exploatare (2016-2018)

Operator de transport feroviar de marfă	Parcursul de exploatare (tone nete-km)			Cotă de piață 2016 %	Cotă de piață 2017 %	Cotă de piață 2018 %
	2016	2017	2018			
CFR MARFĂ	5.306.217.000	5.367.079.083	4.849.325.000	40,03	38,61	33,32
GRUP FERVIAR ROMÂN	3.585.850.224	3.480.514.868	3.398.555.479	27,05	25,04	23,35
UNICOM TRANZIT	1.101.618.100	984.103.000	857.656.000	8,31	7,08	5,89
DEUTSCHE BAHN CARGO	1.489.373.976	1.414.306.106	1.430.621.595	11,24	10,17	9,83
VEST TRANS RAIL	589.309.149	546.628.834	494.509.162	4,45	3,93	3,40
CARGO TRANS VAGON	912.477.611	1.006.761.922	563.634.660	0,01	0,01	3,87
RAIL CARGO CARRIER	469.455.100	726.921.810	602.055.231	3,54	5,23	4,14
TRANSFERVIAR GRUP	276.581.000	251.780.500	243.880.200	2,09	1,81	1,68
TIM RAIL CARGO	316.455.000	350.852.000	376.149.000	2,39	2,52	2,58
MMV RAIL	17.250	21.900	25.200	0,00	0,00	0,00
RAIL FORCE	37.020.000	95.405.000	109.258.000	0,28	0,69	0,75
TEHNOTRANS FERVIAR	785 250 000	856 352 000	1.173.426.178	5,26	5,43	8,06
VIA TERRA SPEDITION	59.774.070	111.898.938	83.550.771	0,45	0,80	0,57
LTE RAIL ROMANIA	9.677.001	80.159.820	133.830.305	0,07	0,58	0,92
CONSTANTIN GRUP	50.500	80.000	497.000	0,00	0,00	0,00
CER-FERSPED SA	0	489.813.000	216.030.605	0,00	3,52	1,48
SERVTRANS INVEST/GP RAIL CARGO	0	453.080	21.357.001	0,00	0,00	0,15
TOTAL	14.153.875.981	14.906.779.861	14.554.361.386	100	100	100

După cum se observă, din analiza indicatorului parcurs de exploatare, exprimat în tone nete-km, cota de piață a CFR Marfă a scăzut cu aproape 7% în anul 2018, față de anul 2016. De asemenea, cota de piață a GFR a scăzut cu peste 3,5%, menținându-se pe a doua poziție, iar Deutsche Bahn a pierdut mai mult de 1% din cota de piață deținută în anul 2016, dar continuă să ocupe a treia poziție în acest clasament. În următorul tabel sunt prezentate cotele de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă, calculate în funcție de indicatorul de mișcare a trenurilor în trafic național și internațional, exprimat în tren-km, pentru perioada 2016-2018.

Cote de piață ale principalilor operatori de transport feroviar de marfă în funcție de indicatorul de mișcare a trenurilor

Operator de transport feroviar de marfa	Tren-km parcurs în trafic național și internațional			Cotă de piață 2016 (%)	Cotă de piață 2017 (%)	Cotă de piață 2018 (%)
	2016	2017	2018			
CFR MARFĂ	8.874.696	8.981.501	8.236.545	37,64	36,67	35,56
GRUP FERVIAR ROMÂN	6.281.471	5.869.939	5.255.478	26,64	23,96	22,69
UNICOM TRANZIT	1.702.184	1.514.590	1.114.953	7,22	6,18	4,81
DEUTSCHE BAHN CARGO	2.278.787	2.013.948	2.080.880	9,66	8,22	8,98
VEST TRANS RAIL	948.931	895.178	805.750	4,02	3,65	3,48
CARGO TRANS VAGON	1.152.158	1.277.397	920.622	4,89	5,22	3,98
RAIL CARGO CARRIER	821.060	1.054.248	975.337	3,48	4,30	4,21
TRANSFERVIAR GRUP	615.106	433.106	442.069	2,61	1,77	1,91
TIM RAIL CARGO	451.180	480.000	514.000	1,91	1,96	2,22
MMV RAIL	186.356	372.113	428.321	0,79	1,52	1,85
RAIL FORCE	112.385	206.570	251.503	0,48	0,84	1,09
TEHNOTRANS FERVIAR	88.234	1.135.668	1.419.585	0,37	4,64	6,13
VIA TERRA SPEDITION	46.192	117.458	90.939	0,20	0,48	0,39
LTE RAIL ROMANIA	16.967	125.238	202.777	0,07	0,51	0,88
CONSTANTIN GRUP	4.114	5.429	111.240	0,02	0,02	0,48
CER-FERSPED SA	0	9.800	288.932	0,00	0,04	1,25
SERVTRANS INVEST/GP RAIL CARGO	860	2.135	21.222	0,00	0,01	0,09
TOTAL	23.580.68	24.494.318	23.160.153	100	100	100

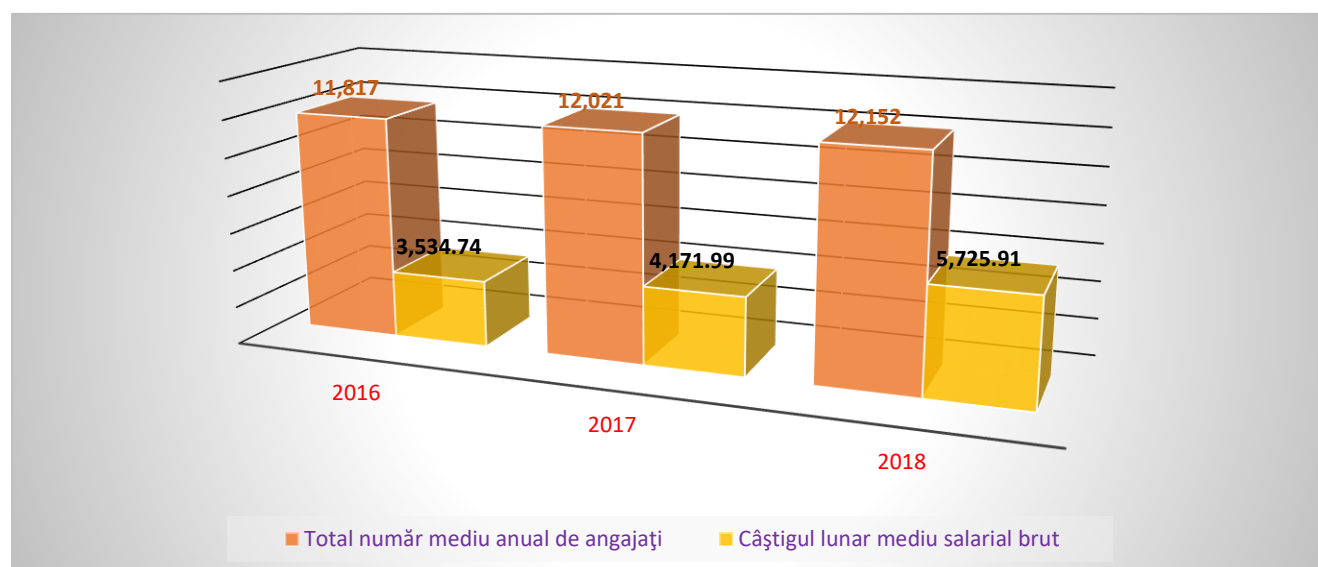


În urma calculării cotei de piață, utilizând indicatorul mișcarea trenurilor în trafic național și internațional, exprimat în tren-km, rezultă că *primii patru clasați, CFR Marfă, GFR, Deutsche Bahn și Unicom Tranzit au pierdut din cotele de piață în principal în favoarea societăților cu cote mici de piață (sub 5%), respectiv CER Fersped, Rail Cargo Carrier și Tehnotrans Feroviar.*

7.4. Evoluția numărului de angajați la nivelul pieței și a salariului mediu din sector

Numărul angajaților din sectorul de transport feroviar de marfă a înregistrat o creștere continuă în perioada 2016-2018, astfel că în anul 2018, comparativ cu anul 2016 creșterea a fost de 2,8%. Salariul mediu din sector a crescut și acesta continuu în perioada analizată, astfel că în anul 2018, față de anul 2016, creșterea a fost de aproximativ 62% (destul de importantă).

Evoluția numărului de angajați la nivelul pieței și a salariului mediu din sector, între 2016-2018



Creșterea salarială a fost determinată în principal de măsurile fiscale adoptate de guvern și criza de personal calificat din domeniu.

Dacă raportăm veniturile obținute de către primii patru operatori de transport feroviar de marfă, în perioada 2016-2018, la numărul de angajați, se poate spune că cel mai eficient operator a fost Deutsche Bahn Cargo România.

Venituri obținute de către primii patru operatori de transport feroviar de marfă/angajat în perioada 2016-2018

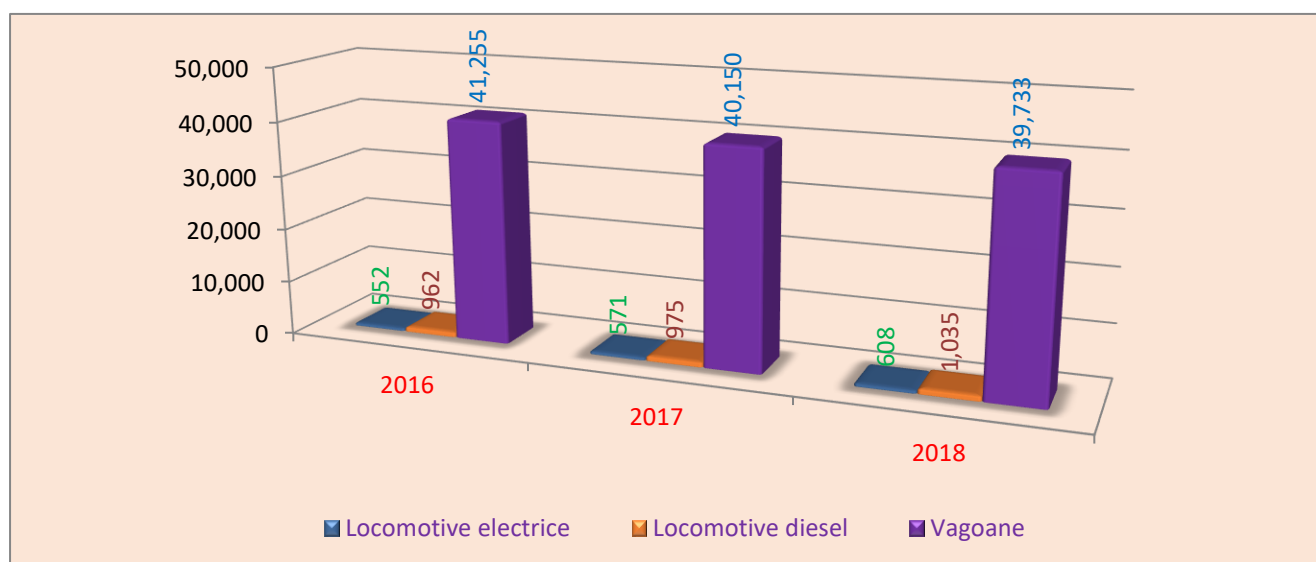
OTF Marfă		2016 lei/angajat	2017 lei/angajat	2018 lei/angajat
1	CFR MARFĂ S.A.	104.922,00	117.449,00	118.084,74
2	GRUP FERVIAR ROMÂN	242.911,00	225.956,00	249.175,93
3	UNICOM TRANZIT	270.369,00	247.765,00	171.782,19
4	DEUTSCHE BAHN CARGO	355.423,00	304.709,00	358.416,46

Astfel, se observă o diferență considerabilă între CFR Marfă și restul operatorilor de marfă. În cazul Societății Naționale CFR Marfă SA se evidențiază existența unui număr suplimentar de angajați, raportat la veniturile obținute, ceea ce înseamnă o eficiență mai scăzută.

Totuși în perioada analizată, se observă că CFR Marfă, în ciuda celui mai mic raport dintre venituri și angajați, a avut o evoluție pozitivă continuă, astfel că, în anul 2018, acest raport s-a îmbunătățit cu peste 12,5%, comparativ cu anul 2016. Evoluții oscilante au avut GFR și Deutsche Bahn Cargo, care în anul 2017, comparativ cu anul 2016, au înregistrat scăderi ale acestui raport, dar au crescut în anul 2018 peste nivelul din anul 2016. GFR a înregistrat o îmbunătățire cu peste 2,5% a raportului dintre venituri și angajați, în timp ce îmbunătățirea raportului în cazul Deutsche Bahn Cargo a fost cu aproape 1% mai mare. Notă discordantă face însă *Unicom Tranzit care a înregistrat o scădere continuă a acestui raport astfel că, în anul 2018, acesta înregistra o scădere cu peste 36% față de anul 2016.*

7.5. Materialul rulant deținut de către operatorii de transport feroviar de marfă

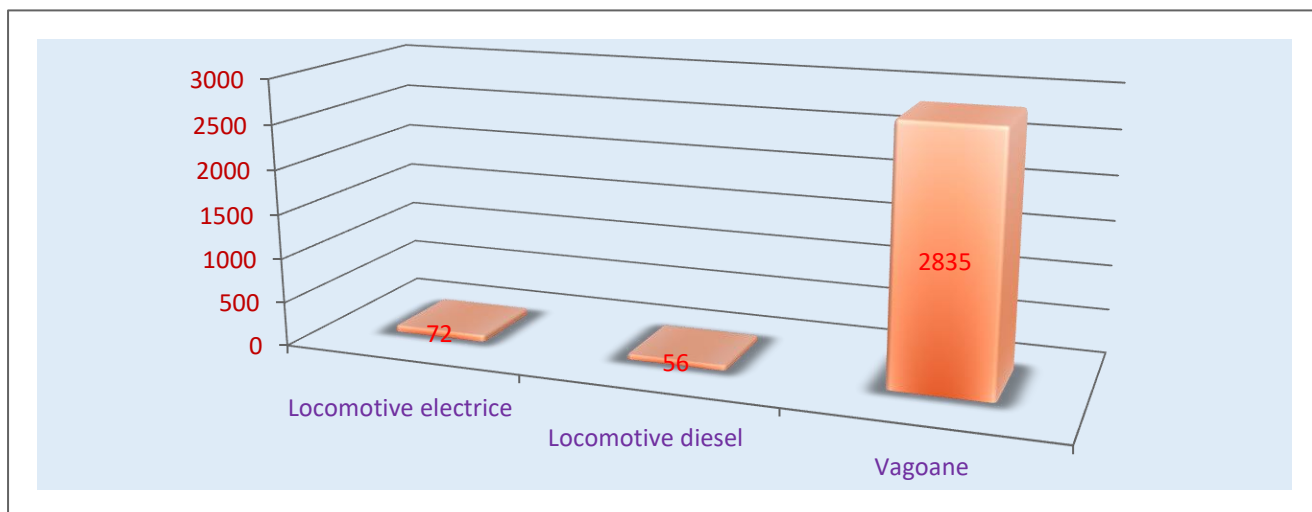
Materialul rulant (număr unități material rulant) deținut de către operatori în perioada 2016-2018



În intervalul 2016-2018, din informațiile analizate, reiese o creștere continuă a numărului de locomotive electrice și a celor cu propulsie diesel (diesel-electrică și diesel-hidraulică). Astfel, la finele anului 2018, în comparație cu anul 2016, creșterea numărului de locomotive electrice a fost de aproximativ 10% iar în cazul celor diesel de peste 7%. În contradicție cu trendul crescător al numărului locomotivelor, pentru aceeași perioadă analizată, se observă o scădere continuă a numărului de vagoane, astfel că în anul 2018 se înregistrează o scădere cu peste 3 % a parcului de vagoane, în comparație cu anul 2016.

În graficul de mai jos sunt prezentate investițiile în material rulant, din ultimii 5 ani.

Investiții în material rulant, inclusiv de tractiune, în ultimii 5 ani



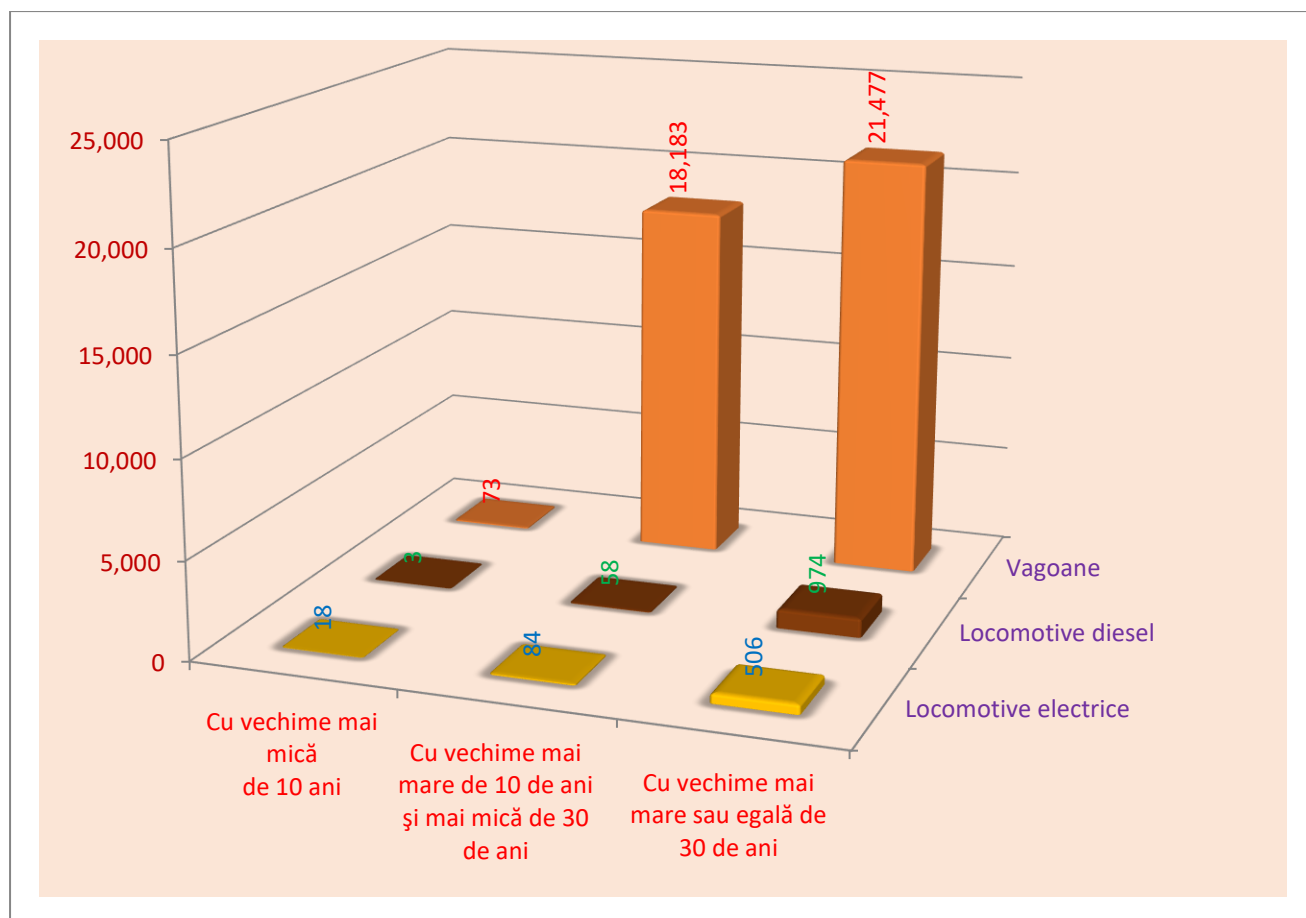
În perioada 2016-2018, din totalul de 72 de locomotive electrice achiziționate, 13% reprezintă locomotive noi și 8% locomotive recondiționate sau modernizate. Restul de 79%, reprezentând 56 de locomotive, au fost achiziționate second-hand.

În aceeași perioadă, din totalul locomotivelor diesel (diesel-electric și diesel-hidraulic), circa 2% reprezintă locomotive achiziționate noi, un procent de 14 % recondiționate sau modernizate și restul de 84 % (47 de locomotive) sunt second-hand.



În ceea ce privește vagoanele achiziționate în această perioadă, se poate observa că niciun vagon nu a fost nou. Doar 15% din vagoanele achiziționate au fost recondiționate sau modernizate, iar restul de 85% au fost procurate second-hand.

Vechimea materialului rulant la sfarsitul anului 2018 in transportul feroviar de marfuri



În graficul de mai sus este prezentată situația existentă în anul 2018 referitoare la vechimea materialului rulant de tracțiune din sectorul transportului feroviar de marfă.

Din datele prezentate se observă că, în anul 2018, din totalul parcului de locomotive electrice, peste 83% sunt mai vechi de 30 de ani.

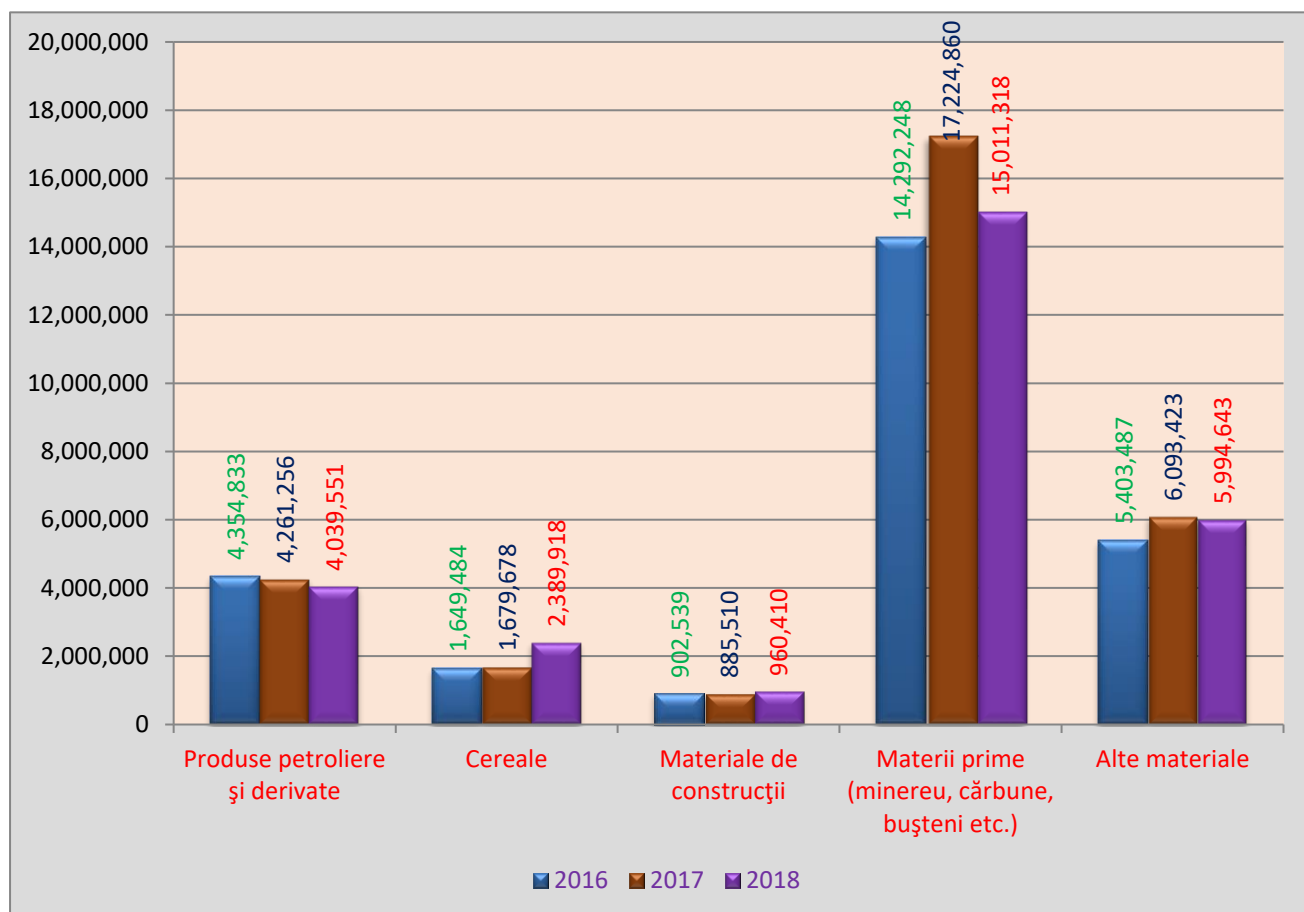
Situația este mai gravă în ceea ce privește locomotivele diesel, procentul celor mai vechi de 30 de ani depășind 94% din totalul parcului existent.

O situație mai gravă se înregistrează în cazul parcului de vagoane. Astfel, în același an, din totalul vagoanelor, cele noi reprezintă sub 1%, cele cu o vechime cuprinsă între 10 și 30 de ani reprezintă peste 45%, iar cele mai vechi de 30 de ani reprezintă peste 54%.

7.6. Principalele mărfuri transportate

Conform datelor primite de la operatorii de transport feroviar de marfă, membrii ai Organizației noastre, în anul 2018, comparativ cu anul 2017, s-a înregistrat o scădere cu aproape 6% a mărfurilor transportate pe calea ferată, totuși scăderea nu a coborât sub pragul anului 2016. Volumul din anul 2018 se situează cu aproape 6% peste volumul înregistrat în anul 2016, deci dacă comparăm cantitățile transportate între anii 2016 – 2018 constatăm că există o creștere.

Principalele mărfuri transportate pe calea ferată în perioada 2016-2018 în mii tone



În anul 2018, conform informațiilor analizate pentru trei dintre cei mai importanți operatori de marfă, care, cumulativ, totalizează peste 70 % din parcursul total de exploatare exprimat în tone nete-km, și anume CFR Marfă, GFR și Deutsche Bahn Cargo, prezentăm următoarele date :

- Cantitatea de materii prime (minereu, cărbune, bușteni etc.) reprezintă peste 58 % din totalul cantității de marfă transportată de compania de stat CFR Marfă, în vreme ce produsele petroliere au o pondere de numai 12,5 %, iar transportul de materiale de construcții se ridică la doar 2,3 %;
- GFR transportă preponderent produse petroliere și derivate în proporție de cca. 42,15 % și materii prime reprezentând minereu, cărbune, bușteni, etc. în proporție de 17,49 %. Din totalul mărfurilor transportate de Deutsche Bahn Cargo, aproape 23 % reprezintă materiale de construcții, iar cerealele materiale în ansamblu reprezintă peste 17,18 %.

În intervalul 2016-2018, evoluția volumului de marfă transportată pe căile ferate din România, împărțită în cinci categorii principale, reprezentată în graficul de mai sus, este următoarea:

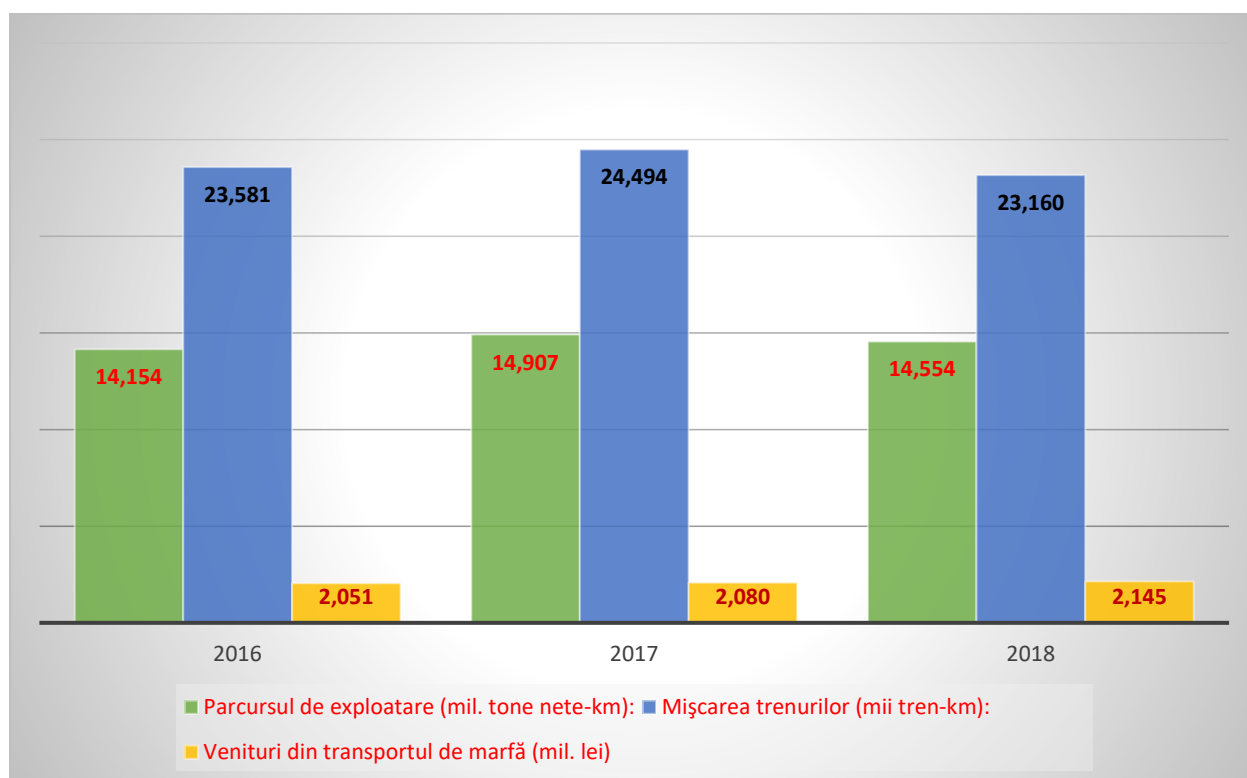
- Volumul produselor petroliere și derivatele acestora, a scăzut în anul 2018 cu aproape 7 %, în comparație cu anul 2016;
- Cantitatea de cereale a avut o evoluție ascendentă continuă. Raportat la anul 2016, cantitatea a crescut în anul 2018 cu 45 %;
- Cantitatea de materiale de construcții a avut o evoluție oscilantă. Raportat la anul 2016, cantitatea a scăzut în 2017 cu aproape 2 %, apoi a crescut în anul 2018, față de 2016, cu 6 %;
- Cantitatea de materii prime a avut o evoluție oscilantă. Raportat la anul 2016, cantitatea a crescut în anul 2017 cu aproximativ 21 %, apoi a scăzut în anul 2018, dar s-a situat peste pragul din 2016 cu peste 5 %.

7.7. Observații privind sectorul transportului feroviar de marfă

În concluzie, în perioada cuprinsă între anii 2016-2018, în ansamblu, piața a crescut, astfel că, în anul 2018, comparativ cu anul 2016, veniturile din activitatea de transport de marfă pe calea ferată s-au **majorat** cu peste 4,5 %. Indicatorul care reflectă parcursul de exploatare a **crescut** cu circa 3 %, în schimb cel care indică mișcarea trenurilor (tren-km) a **scăzut** cu aproape 2 %. Numărul angajaților s-a **majorat** cu circa 3 %, iar salariile au înregistrat o **creștere** cu aproape 62 %.



Parcursul de exploatare, mișcarea trenurilor de marfă și veniturile OTF din activitatea de transport de marfă, în perioada 2016-2018



Având în vedere creșterea veniturilor din activitatea de transport feroviar de marfă, disponibilitatea materialului rulant arată că nevoile actuale de transport feroviar de marfă sunt cel puțin acoperite.

Ținând cont de faptul că rețeaua națională de transport feroviar este învechită și viteza medie comercială de transport se menține la o valoare foarte mică (in jur de 16 km/h), și adaugând și lipsa acută a facilităților de manipulare a mărfurilor din stațiile și terminalele aflate actualmente în rețeaua națională de transport feroviar, situație care determină ca sectorul de transport feroviar de marfă să aibă o rentabilitate scăzută, indiferent de sumele investite în materialul rulant nou se impun luarea unor măsuri urgente de reabilitare a întregului sector, astfel încât să se poată realiza efectiv acel transfer al transportului de mărfuri de pe căile rutiere pe cele ferate.

Transferul, în mare parte, a transportului de marfă și de călători de pe infrastructura rutieră pe cea de cale ferată ar conduce la decongestionarea rețelei naționale de drumuri, reducerea numărului de accidente (transportul pe calea ferată este mai sigur decât cel rutier, numărul accidentelor fiind cu mult mai mic), dar și la reducerea poluării (transportul feroviar este mai puțin poluant decât cel rutier).

8. Concluzii și recomandări

Transportul de marfă a făcut trecerea, în ultimii 20 de ani, de la feroviar la rutier, ajungând să se transporte de circa cinci ori mai multă marfă pe drumurile din România decât pe șinele de cale ferată.

Discrepanța între cantitățile de marfă transportată pe calea ferată și cea de pe șosele este generată, în primul rând, de gradul de disponibilitate al serviciului de transport rutier. Fiind un efect implicit al gradului de conexitate și al distribuirii în teritoriu, parametri incomparabil mai mari pe care îi prezintă rețeaua rutieră în comparație cu cea feroviară, transportul mărfurilor cu ajutorul vehiculelor rutiere poate fi întotdeauna „din poartă în poartă” spre deosebire de transportul feroviar.

Transportul rutier este flexibil în timp și spațiu, spre deosebire de trenuri, a căror încărcare, formare, deplasare, triere după caz și descărcare necesită timpi mai mari și facilități speciale, acestea fiind localizate doar în anumite puncte.

Cu alte cuvinte, în general, în ciuda avantajelor sale incontestabile, transportul feroviar este mai greoi, mai „rigid” ca spațiu și timp. De aceea, solicitanții care nu au de transportat cantități mari de mărfuri și nici pe distanțe mari, preferă de obicei opțiunea rutieră.

Deasemenea, viteza, promptitudinea și disponibilitatea înseamnă foarte mult în lanțul format între producție, transport și desfacere, lanț în care întârzierile pot însemna penalități severe din partea beneficiarilor.

Un alt motiv pentru care domeniul feroviar a pierdut teren în fața celui rutier este reprezentat de liniile de infrastructură corespunzătoare de transport, mai exact, de lipsa acestora. În multe state, **pe liniile de infrastructură de transport, trenurile de marfă circulă pe linii special dedicate, care leagă toate principalele obiective industriale din teritoriu**, lipsind suprapunerile și influențele cu traficul feroviar de pasageri. Deoarece aceste linii sunt separate de cele pe care circulă trenurile de călători, se obțin viteze comerciale mult mai mari la trenurile de marfă față de traficul mixt, deoarece traficul de marfă și de călători nu se influențează reciproc, decât în cazuri foarte rare.

În România nu se aplică aceleași principii, rețeaua feroviară fiind destinată traficului mixt (trenuri de călători și de marfă pe aceleași linii), la care se adaugă viteza comercială mică specifică trenurilor de marfă datorită infrastructurii feroviare precare din țara noastră.

Mai mult, configurația și caracteristicile rețelei feroviare sunt identice cu cele din perioada de dinainte de 1990, când necesitățile de transport erau altele din punctul de vedere al obiectivelor

industriale și economice ce necesitau utilizarea masivă a cailor ferate, dar astăzi multe dintre obiectivele industriale de mari dimensiuni nu mai există, modificându-se, astfel, inclusiv configurația marilor zone de exploatare a resurselor naturale, precum și conectarea lor prin rețeaua de transport cu obiectivele industriale.

România are în prezent o cu totul altă activitate economică. Cu totul alte dimensiuni ale obiectivelor industriale. Implicit alte necesități de transport. De aceea, majoritatea companiilor din România aleg să își transporte marfa pe căi rutiere, nu pe calea ferată.

Transportul feroviar *“a pierdut terenul”* în fața rutierului pe fondul creșterii numărului de companii înființate, care au fost construite fără să se țină cont de conexiunea cu rețeaua feroviară, neavând terminale moderne de aprovizionare și de desfacere în contact cu șinele de cale ferată.

Trebuie să ținem cont că tot ceea ce era construit înainte era în legătura directă cu calea ferată, pentru că erau cantități mari. Fostele întreprinderi erau legate cu calea ferată, aveau ele însele echipamente de manipulare interioare. La momentul acesta ele s-au pierdut, au rămas foarte puține, tocmai pentru că s-au dezvoltat alte capacități de producție care sunt legate de rutier.

Un alt aspect care a afectat atractivitatea transportului feroviar este și siguranța mărfii și faptul că aceasta nu poate fi însoțită deoarece ar implica costuri suplimentare.

Nivelul ridicat de poluare și gradul de uzura a infrastructurii rutiere pălesc în fața avantajelor de care dispune transportul rutier în fața celui feroviar: viteză comercială, capacitatea mare de transport, acesta fiind mai adecvat pentru marfuri cu grad ridicat de perisabilitate și mai potrivit pentru transportul de cantități mici de mărfuri, și pe distanțe mici și medii.

Avantajele transportului feroviar sunt incontestabile, în general: capacitate mare de transport, adecvare pe distanțe mari și foarte mari, înregistrează consumuri energetice mult mai mici raportat la aceleași cantități de mărfuri transportate și la aceleași distanțe parcurse și viteze mai mari de deplasare, în condițiile în care infrastructura feroviară este bine întreținută. Doar că starea infrastructurii românești și lipsa investițiilor de anvergură în infrastructura feroviară pun toate avantajele enumerate sub semnul întrebării.

Promovarea transportului feroviar de marfă reprezintă o prioritate în cadrul politicilor și legislației multor țări, făcând parte din obiectivul de ansamblu de revitalizare a întregului sector feroviar european. Aceasta deoarece transportul feroviar reprezintă un mod de transport mai curat și mai eficient, ce produce mai puține emisii de dioxid de carbon prin comparație cu transportul rutier.

Este de asemenea, un mod de transport mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută și considerat ca fiind o posibilă modalitate de reducere a aglomerației pe rutele parcurse de camioane. De asemenea, transportul feroviar este o alternativă viabilă transportului aerian fiind competitiv din punct de vedere al costurilor și al volumului transportat, iar timpii de transfer reduși constituie un avantaj față de transportul pe canalele navigabile și pe Dunăre.

Din analiza efectuată în prezentul material, se desprind o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral domeniul și problematica, cu care se confruntă acesta, încearcă să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul său:

- **Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice, fapt care ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport. Cu toate acestea, viteza medie comercială redusă, atât pentru transportul feroviar de marfă (aproximativ 16,0 km/h în 2018), cât și pentru cel de călători (cca. 44,0 km/h în 2018), defavorizează total acest mod de transport.**

- Se poate trage concluzia că în perioada 2016-2018, **viteza medie comercială** a trenurilor de călători a înregistrat un **trend ușor ascendent**, în timp ce, în cazul trenurilor de marfă, valorile acesteia au scăzut cu aproape 25 %.
- **Starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă, în prezent, un important element limitativ al performanțelor circulației trenurilor.** Pe rețeaua feroviară, media vitezelor maxime permise reprezintă 70,7 % din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45 % din viteza proiectată a rețelei feroviare.
- **Finanțarea insuficientă** a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare **a condus la degradarea progresivă** a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor infrastructurii. Scadențele la reînnoire ale elementelor de infrastructură feroviară au crescut semnificativ, ajungând la cote de peste 60 % pentru majoritatea subsistemelor feroviare.
- **În intervalul 2015-2018**, din datele incluse în Documentul de Referință al Rețelei, rezultă că **lungimea totală a rețelei de cale ferată a rămas aproape neschimbată** (2015-10.629 km; 2018-10.628 km). În schimb, s-a înregistrat o ușoară creștere a lungimii liniei duble și a celei electrificate (7,94 km linia dublă și 2,6 km linia electrificată), ceea **ce indică o slabă finanțare a investițiilor în infrastructura feroviară**, atât din fonduri naționale, cât și din cele europene.
- Neatragerea de fonduri europene, sub formă de scheme de ajutor de stat, care să fie puse la dispoziția operatorilor feroviari de mărfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care să corespundă cerințelor tehnice impuse de infrastructura și sisemele moderne de siguranță a circulației implementate pe culoarele refăcute cu bani europeni.
- În prezent, **modul de calcul al TUI nu se realizează ținând cont de prevederile Regulamentului (UE) 2015/909**, pe baza costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar. Potrivit informațiilor Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, transmise cu ocazia diverselor întâlniri organizate de „Clubul Feroviar”, modelarea costurilor directe va fi stabilită în cadrul proiectului “Serviciul de consultanță pentru calculul tarifului de utilizare a infrastructurii CFR”, care se află în curs de finalizare.
- Necesitatea scoaterii „URGENTE” a **tarifului de distribuție pentru energia electrică** din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) și transparentizarea, valorii și modului de calcul ale acestuia, în conformitate atât cu Legea 202/2016, dar și cu noile prevederi ale legislației Uniunii Europene, Directiva (UE) 2019/944, precum și a Regulamentelor (UE) 2019/941, respectiv (UE) 2019/943.
- **În prezent recrutarea personalului se efectuează cu dificultate** din cauza lipsei de candidați cu pregătire specifică activității de exploatare a companiei CFR SA, respectiv a activităților specifice ale operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și condițiilor de muncă și a responsabilităților impuse de siguranța circulației. Astfel, deși a existat un număr mare de posturi de execuție vacante, majoritatea vizând activitatea de exploatare, acestea nu s-au putut ocupa în urma organizării selecțiilor de personal de către cei interesați. Această situație este determinată, pe de o parte de **desființarea școlilor profesionale cu specific feroviar, dar și a numărului tot mai redus al studenților care urmează cursurile facultăților de profil.** În această situație, **numărul angajaților din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.**

- De regulă **planul de pregătire a salariaților cu responsabilități în siguranța circulației se realizează sub 30% din necesar** întrucât *Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară* este, în acest moment, unicul furnizor pentru calificarea personalului din domeniul feroviar.
- Reformarea sistemului de scolarizare și pregătire a forței de muncă, necesară activităților de transport feroviar, prin deschiderea pieței, cu posibilitatea ca pentru meseriile deficitare și cele care necesită o calificare mai puțin complexă, să poată organiza cursuri de școlarizare și operatorii feroviari în funcție de necesitățile companiilor.



În sensul rezolvării problemelor arătate în prezenta analiză, propunem o serie de măsuri care vor trebui a fi luate de întregul sistem feroviar în ansamblul său, de toate companiile din domeniu, indiferent de forma de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor:

- **O mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport de marfă, în vederea re tehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare.** Sustinem această recomandare deoarece, în prezent, infrastructura feroviară necesită alocarea unor sume importante în vederea creșterii competitivității în raport cu transportul rutier, sume care nu

pot fi integral susținute de la bugetul de stat. Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acestora și la creșterea gradului general de uzură a componentelor, fapt ce a condus la o serie de scăderi ai parametrilor calitativi ai transportului feroviar, făcându-l din ce în ce mai neatractiv față de cel rutier.

- **Crearea de noi scheme de ajutor de stat, și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care sa le aprobe Comisia Europeana**, astfel încât și operatorii de transport feroviar de marfă și de călători să poată beneficia de sumele necesare re tehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parțială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- **Introducerea unui sistem de Bugete multianuale**, pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport desfașurată de operatorii feroviari astfel încât să nu mai existe întârzieri în derularea programelor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finanțare, iar operatorii să poată realiza planuri de afaceri cu perspectivă pe mai mulți ani.
- **Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare**. Solicităm acest lucru deoarece s-a constatat că **finanțarea** lucrărilor de întreținere, reparare și modernizare a infrastructurii feroviare este total **insuficientă**.
- **Profesionalizarea constantă a resursei umane** având în vedere deficitul de personal din domeniu. Este necesară **o creștere a interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane**, printr-o reevaluare constantă din punct de vedere al numărului de cursanți și al programei, dar și din punct de vedere al modului de organizare, atât al învățământului profesional, liceal tehnic specializat, cât și al celui superior.
Astfel, trebuie să milităm ca pe lângă încheierea unor protocoale între Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Ministerul Educației, privind reînființarea unor licee și universități tehnice de profil, specifice. Deasemenea, trebuie să se permită accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, acest lucru ar putea determina o creștere a interesului în acest domeniu de activitate, din partea tinerilor.
Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul acelor activități privind calificările pentru meseriile deficitare din domeniu, care nu necesită un nivel specific de dotare tehnică, alături de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară ar putea funcționa centre private de pregătire profesională organizate de operatorii interesați.
- **Crearea și utilizarea unor platforme informatice performante care să permită calcularea detaliată a costurilor și analiza acestora pe centre de cost, atât pentru Compania Națională CFR SA cât și pentru operatorii feroviari**.
Având în vedere dimensiunea companiei CFR SA, aceasta trebuie să utilizeze o platformă software, care să permită **calcularea detaliată a costurilor și analiza acestora pe centre de cost, mai ales pentru serviciile conexe așa cum prevede Legea 202/2016**.
- **Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri pro-active ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investițiilor și costurilor**

publice, eficientizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piață, inclusiv în transportul feroviar de călători.

- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional. Solicităm acest lucru deoarece politica europeană vizează trecerea în mod substanțial a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră.
- Modificarea ordinelor de ministru aferente următoarele acte normative precum și respectivele Ordonanțe de urgență și Hotărâri de guvern:
 - HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările ulterioare, publicat în Monitorul Oficial nr. 349 din 15 septembrie 1998;
 - HG nr.1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;
 - OUG nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române



ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FERUVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA
CUI: 34830203; Tel: 021 / 3124045; Fax: 0374-090342; email: presedinte@opfer.ro

Președinte: Vasile ȘECLĂMAN

BUCUREȘTI - decembrie 2019