

# Constatari si propuneri privind reforma transportului feroviar din Romania

14 august 2020



Transportul feroviar constituie un motor important al dezvoltarii economice, fapt confirmat de interesul acordat acestui mod de transport de catre Uniunea Europeana si de catre statele dezvoltate din punct de vedere economic.

Acesta are o serie de calitati intrinseci, dovedite stiintific prin multiple studii internationale, care ii confera *o superioritate neta din punct de vedere economic in raport cu transportul rutier*. Dintre aceste calitati intrinseci ale transportului feroviar pot fi mentionate:

- *Eficienta energetica superioara*. Media la nivel mondial a consumului de energie per unitate de transport (calator-km sau tona-km) este de 11 ori mai mica decat cea a transportului rutier.
- *Eficienta economica superioara a infrastructurii de transport*. La nivel mondial, infrastructura feroviara transporta anual de 10 ori mai multe unitati de transport per km decat infrastructura rutiera.
- *Sustenabilitate superioara in ceea ce priveste protectia mediului*. Media la nivel mondial a emisiilor de CO2 per unitate de transport (calator-km sau tona-km) este de 10 ori mai mica decat cea a transportului rutier. Situatia este similara si in ceea ce priveste emisiile de noxe.
- *Sigurata superioara a transportului*. Media anuala la nivel national a numarului de accidente la un milion de calatori-km este de 92 de ori mai mica decat cea a transportului rutier.

Este evident ca eficienta economica a sistemului national de transport este cu atat mai mare cu cat este mai intens valorificat transportul feroviar. Altfel spus, **eficienta economica a sistemului national de transport este direct proportionala cu cota modala a transportului feroviar pe piata interna a transporturilor de persoane si de marfuri.**

Transportul pe calea ferata reprezinta un mod de transport mai curat si mai putin poluant decat transportul rutier, dar si mai eficient si mai sigur, cu o rata a accidentelor considerabil mai scazuta. Acest lucru este esential pentru strategia comunitara de imbunatatire a performantei de mediu a sectorului transporturilor, precum si a coeziunii economice si sociale in cadrul statelor membre si a conectivitatii intre acestea.

De aceea, Uniunea Europeana urmareste promovarea sectorului feroviar in sensul utilizarii tot mai mult a acestui tip de transport pentru marfuri si pasageri. Dupa aderarea Romaniei la Uniunea Europeana, transportul feroviar nu mai poate fi analizat intr-un context separat, fiind necesara o abordare mult mai complexa, determinata de integrarea in spatiul feroviar unic european. In sensul acesta, este important sa intelegem evolutiile si experientele celorlalte state membre, precum si masurile ce urmaresc dezvoltarea acestui sector de activitate, in conformitate cu politicile adoptate de organismele europene abilitate.

Politica europeana in domeniul transporturilor feroviare vizeaza crearea unui spatiu feroviar unic european. Industria feroviara are, incontestabil, un rol strategic la nivel european.

State mult mai avansate din Uniunea Europeana aloca bugete substantiale si iau masuri pentru sprijinirea industriei nationale de transport feroviar (de exemplu, Germania a agreat recent un plan de investitii de 86 miliarde euro pentru modernizarea cailor ferate, in timp ce Franta a introdus o eco-taxa de 18 euro la biletele de avion, pentru finantarea unor forme de transport cu impact mai mic asupra mediului, cu precadere a transportului feroviar).

Pactul Ecologic European (The Green Deal) prioritizeaza transferul a 75% din traficul de marfuri din Uniunea Europeana de pe calea rutiera pe calea ferata si fluviala (datorita emisiilor mai mici prin comparatie) si, implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera cu 90%, pana in 2050.

In Romania transportul feroviar a facut trecerea, in ultimii 22 de ani, de la feroviar la rutier, ajungand sa se transporte de circa cinci ori mai multa marfa pe drumurile din Romania decat pe sinele de cale ferata si un numar foarte mare de calatori. Discrepanta intre cantitatile de marfa si numarul de calatori transportati pe calea ferata si cantitatile si numarul de calatori transportati pe sosele este generata, in primul rand, de gradul de disponibilitate al serviciului de transport rutier. Fiind un efect implicit al gradului de conexitate si al distribuirii in teritoriu, parametri incomparabil mai mari pe care ii prezinta reseaua rutiera in comparatie cu cea feroviara, transportul marfurilor cu ajutorul vehiculelor rutiere poate fi intotdeauna „din poarta in poarta” spre deosebire de transportul feroviar.

Transportul rutier este flexibil in timp si spatiu, spre deosebire de trenuri, a caror incarcare, formare, deplasare, triere dupa caz si descarcare necesita timpi mai mari si facilitati speciale, acestea fiind localizate doar in anumite puncte si depind, in foarte mare masura, de starea infrastructurii feroviare.

Cu alte cuvinte, in general, in ciuda avantajelor sale incontestabile, transportul feroviar este considerat mai greoi, mai „rigid” ca spatiu si timp. De aceea, solicitantii care nu au

de transportat cantitati mari de marfuri si nici pe distante mari, prefera de obicei optiunea rutiera.

De asemenea, viteza, promptitudinea si disponibilitatea inseamna foarte mult in lantul format intre productie, transport si desfacere, lant in care intarzierile pot inseamna penalitati severe din partea beneficiarilor.

Un alt motiv important, pentru care domeniul feroviar a pierdut teren in fata celui rutier, este reprezentat de liniile de infrastructura necorespunzatoare de transport, mai exact, de lipsa acestora. In multe state, pe liniile de infrastructura de transport, trenurile de marfa circula pe linii special dedicate, care leaga toate principalele obiective industriale din teritoriu, lipsind suprapunerile si influentele cu traficul feroviar de calatori. Deoarece aceste linii sunt separate de cele pe care circula trenurile de calatori, se obtin viteze comerciale mult mai mari la trenurile de marfa fata de traficul mixt, deoarece traficul de marfa si de calatori nu se influenteaza reciproc, decat in cazuri foarte rare.

In Romania nu se aplica aceleasi principii, reseaua feroviara fiind destinata traficului mixt (trenuri de calatori si de marfa pe aceleasi linii), la care se adauga viteza comerciala mica specifica trenurilor de marfa datorita infrastructurii feroviare precare din tara noastra. Mai mult, configuratia si caracteristicile retelei feroviare sunt identice cu cele din perioada de dinainte de 1990, cand necesitatile de transport erau altele din punctul de vedere al obiectivelor industriale si economice si necesitau utilizarea masiva a cailor ferate, iar astazi multe dintre obiectivele industriale de mari dimensiuni nu mai exista, modificandu-se astfel configuratia marilor zone de exploatare a resurselor naturale, precum si conectarea lor prin reseaua de transport cu obiectivele industriale.

Romania are in prezent, o cu totul alta activitate economica. Cu totul alte dimensiuni ale obiectivelor industriale. Implicit alte necesitati de transport. De aceea, majoritatea companiilor din Romania aleg sa isi transporte marfa pe cai rutiere, nu pe calea ferata.

Transportul feroviar "a pierdut terenul" in fata rutierului pe fondul cresterii numarului de companii infiintate, care au fost construite fara sa se tina cont de conexiunea cu reseaua feroviara, neavand terminale moderne de aprovizionare si de desfacere in contact cu sinele de cale ferata. Trebuie sa tinem cont ca tot ceea ce era construit inainte era in legatura directa cu calea ferata, pentru ca erau cantitati mari de transportat. Fostele intreprinderi erau legate cu calea ferata si aveau ele inele echipamente de manipulare interioare, proprii. La momentul acesta ele s-au pierdut, au ramas foarte putine, tocmai pentru ca s-au dezvoltat alte capacitati de productie care sunt legate, in principal, de rutier.

Un alt aspect care a afectat atractivitatea transportului feroviar de marfa este si siguranta marfii si faptul ca aceasta nu poate fi insotita deoarece ar implica costuri suplimentare.

Nivelul ridicat de poluare si gradul de uzura a infrastructurii rutiere palesc in fata avantajelor de care dispune transportul rutier in fata celui feroviar:

- viteza comerciala,

- capacitatea mare de transport,
- acesta este mai adecvat pentru marfuri cu grad ridicat de perisabilitate
- mai potrivit pentru transportul de cantitati mici de marfuri, si pe distante mici si medii.
- Avantajele transportului feroviar sunt incontestabile, in general:
  - capacitate mare de transport,
  - adecvare pe distante mari si foarte mari,
  - inregistreaza consumuri energetice mult mai mici raportat la aceleasi cantitati de marfuri transportate si la aceleasi distante parcurse si viteze mai mari de deplasare, in conditiile in care infrastructura feroviara este bine intretinuta.

Cu toate acestea, datorita starii infrastructurii romanesti si a lipsei investitiilor de anvergura in infrastructura feroviara, toate avantajele enumerate mai sus sunt puse sub semnul intrebării.

Promovarea transportului feroviar de marfa si de calatori reprezinta o prioritate in cadrul politicilor si legislatiei multor tari, facand parte din obiectivul de ansamblu de revitalizare a intregului sector feroviar european. Aceasta deoarece transportul feroviar reprezinta un mod de transport mai curat si mai eficient, ce produce mai putine emisii de dioxid de carbon prin comparatie cu transportul rutier.

Este de asemenea, un mod de transport mai sigur, cu o rata a accidentelor considerabil mai scazuta si este considerat ca fiind o posibila modalitate de reducere a aglomeratiei pe rutele parcurse de camioane. De asemenea, transportul feroviar este o alternativa viabila transportului aerian, fiind competitiv din punct de vedere al costurilor si al volumului transportat, iar timpii de transfer reduci constituie un avantaj fata de transportul pe canalele navigabile (putine la numar) si pe Dunare.

Astfel, se pot desprinde o serie de concluzii care, desi nu acopera integral domeniul si problematica, incerca sa sintetizeze o parte importanta din aspectele ce caracterizeaza transportul feroviar in ansamblul sau, dintre care se pot enumera urmatoarele:

- Distributia teritoriala a retelei feroviare acopera relativ uniform suprafata Romaniei si deserveste majoritatea centrelor urbane si economice, fapt care ar trebui sa confere un avantaj important acestui mod de transport. Cu toate acestea, viteza medie comerciala redusa pentru transportul feroviar de marfa (aproximativ 18,0 km/h), defavorizeaza total acest mod de transport.
- Starea actuala a infrastructurii feroviare reprezinta, in prezent, un important element limitativ al performantelor circulatiei trenurilor. Pe reseaua feroviara, media vitezelor maxime permise reprezinta 70,7 % din viteza maxima proiectata, iar media vitezelor comerciale realizate in traficul de calatori reprezinta mai putin de 45 % din viteza proiectata a retelei feroviare.

- Finantarea insuficienta a lucrarilor de intretinere, reparare si reinnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresiva a acesteia si la cresterea gradului general de uzura a componentelor infrastructurii.
- Neatragerea de fonduri europene, sub forma de scheme de ajutor de stat, care sa fie puse la dispozitia operatorilor feroviari de marfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care sa corespunda cerintelor tehnice impuse de infrastructura si de catre sistemele moderne de siguranta a circulatiei implementate pe culoarele refacute cu bani europeni.
- Nefinalizarea licitatiei organizata de ARF privind achizitionarea din fonduri europene a materialului rulant necesar operatorilor de transport feroviar de calatori, cu perspectiva de pierdere a acestor fonduri.
- Lipsa personalului calificat pentru acest domeniu atat de specific, atat pentru infrastructura, dar si pentru operatorii de transport feroviar. In prezent, recrutarea personalului se efectueaza cu dificultate din cauza lipsei de candidati cu pregatire specifica activitatii de exploatare a companiei CFR SA, respectiv a activitatilor specifice ale operatorilor de transport feroviar de marfa si de calatori, precum si a conditiilor de munca si a responsabilitatilor impuse de siguranta circulatiei. Aceasta situatie a fost si este determinata, pe de o parte de desfiintarea scolilor profesionale cu specific feroviar, dar si a numarului tot mai redus al studentilor care urmeaza cursurile facultatilor de profil feroviar. Astfel, numarul angajatilor din acest sector a inregistrat o continua scadere, iar media de varsta a crescut continuu, fapt ce va duce in viitorul apropiat la un colaps al acestei activitati.
- Nereformarea sistemului de scolarizare si pregatire a fortei de munca, necesara activitatilor de transport feroviar, care trebuie sa impuna obligatoriu deschiderea pietei de pregatire a fortei specific domeniului feroviar, cu posibilitatea ca pentru meseriile deficitare si cele care necesita o calificare mai putin complexa, sa poata organiza cursuri de scolarizare si operatorii feroviari in functie de necesitatile companiilor.

In sensul rezolvarii problemelor aratate, se pot propune o serie de masuri care vor trebui luate de intregul sistem feroviar in ansamblul sau, de toate companiile din domeniu, indiferent de forma de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor:

- O mai buna utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviara si atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport de marfa, in vederea re tehnologizarii si modernizarii materialului rulant din dotare. Aceasta masura trebuie luata cat mai urgent deoarece, in prezent, infrastructura feroviara necesita alocarea unor sume importante in vederea cresterii competitivitatii in raport cu transportul rutier, sume care nu pot fi integral sustinute de la bugetul de stat, iar operatorii de transport feroviar de marfa trebuie sa fie sustinuti in vederea cumpararii unui material rulant de tractiune modern, care sa corespunda cerintelor actuale privind circulatia feroviara.

- Finantarea insuficienta a lucrarilor de intretinere, reparare si reinnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresiva a acesteia si la cresterea gradului general de uzura a componentelor, fapt ce a conduce la o serie de scaderi ai parametrilor calitativi ai transportului feroviar, facandul din ce in ce mai neatractiv acest tip de transport fata de cel rutier.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat si promovarea de ajutoare de stat individuale pe care sa le aprobe Comisia Europeana, astfel incat si operatorii de transport feroviar de marfa sa poata beneficia de sumele necesare re tehnologizarii materialului rulant sau sa poata fi scutiti de la plata partiala a TUI, sau a certificatelor verzi, in vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- Introducerea unui sistem contabil de Bugete multianuale, pentru proiectele Companiei Nationale de Cai Ferate "CFR" SA, dar si pentru activitatea de transport desfasurata de operatorii feroviari astfel incat sa nu mai existe intarzieri in derularea programelor de intretinere si reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finantare, iar operatorii sa poata realiza planuri de afaceri cu perspectiva si finantare asigurata pe mai multi ani.
- Cresterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrarile de reparare, intretinere si modernizare a infrastructurii feroviare. Acest lucru este necesar deoarece s-a constatat ca finantarea lucrarilor de intretinere, reparare si modernizare a infrastructurii feroviare este total insuficienta.
- Profesionalizarea constanta a resursei umane avand in vedere deficitul de personal din domeniu. Este necesara o crestere a interesului pentru atragerea si calificarea resurselor umane, printr-o reevaluare constanta din punct de vedere al numarului de cursanti si al programei, dar si din punct de vedere al modului de organizare, atat al invatamantului profesional, liceal tehnic specializat, cat si al celui superior.
- Permitand accesul unor entitati private pe piata pregatirii profesionale in domeniu, poate determina o crestere a interesului tinerilor pentru aceasta activitate. Pentru instruirea teoretica si practica, in cazul acelor activitati pentru meseriile deficitare din domeniu, care nu necesita un nivel specific de dotare tehnica, alaturi de Centrul National de Calificare si Instruire Feroviara, ar putea functiona centre private de pregatire profesionala organizate de operatorii interesati.
- Implicarea mai activa a Ministerului Transporturilor Infrastructurii si Comunicatiilor, tinand seama de faptul ca reforma sectorului feroviar romanesc trebuie accelerata si sustinuta de masuri pro-active ale managementului strategic, masuri care sa asigure sustenabilitatea investitiilor si costurilor publice, eficientizarea utilizarii acestora si cresterea gradului de concurenta pe piata transportului feroviar.
- Elaborarea unei politici corelate in domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) si dezvoltarea unui sistem de **terminale intermodale si multimodale de marfuri** la nivel regional. Acest lucru este necesar, deoarece politica

europena vizeaza trecerea in mod substantial al calatorilor si a marfurilor de la transportul preponderent rutier, la unul care combina, conform principiilor eficientei, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval si aerian) pentru a reduce costurile si emisiile de gaze cu efect de sera.

**Presedintele Organizatiei Patronale a Societatilor Feroviare Private din Romania (OPSFPR),**

**Vasile SECLAMAN**

Sursa: <https://luba.ro/editorial/>