

EXCLUSIV! Puterea.ro prezintă radiografia dezastrului din calea ferată. Se vrea eliminarea operatorilor feroviari de stat din România?

30 octombrie 2020



Puterea.ro prezintă radiografia dezastrului din calea ferată, CFR, respectiv CFR SA, CFR Marfă și CFR Călători, una mai „fierbinte” decât alta.

Începem cu CFR Marfă, în decursul anilor scurși, a perioadei de când s-a pus problema stringentă a ajutorului de stat cordat către CFR Marfă, nu a existat nici un dialog constructiv cu Comisia Europeană, nici din partea CFR Marfă și nici din partea Ministerului Transporturilor. În afară de abordările sindicaliştilor și unele articole apărute prin presă, nu a fost nici un dialog oficial constructiv, în sensul remedierii cât mai rapide a problemei.

CFR Marfă a ajuns în situația de a acumula datorii consistente în mod constant, din cauza unor factori printre care se numără doi mai importanți. Respectiv, managementul defectuos și un cadrul legislativ deficitar care nu stabilește posibilitatea ca CFR Marfă să primească bani pentru diversele prestații către ceilalți actori, operatori sau administratori de infrastructură.

De exemplu, dezăpezirea liniilor pe timp de iarnă, sau alte acțiuni, care toate presupun consum mare de resurse.

CFR Călători – ajutor de stat otrăvit?

În ce privește CFR Călători, recenta capitalizare s-a făcut plecând în primul rând de la problema subfinanțării respectivului operator național, adică a serviciului oferit de acesta.

Se pare însă că subvenția oferită în baza mult discutatului „Contact de Servicii Publice”, se face în prezent, contrar principiilor Uniunii Europene.

Adică, se acordă tuturor operatorilor în mod egal, și nu conform principiului de subvenționare acolo unde ar fi necesară și după necesități, context în care operatorul de stat iese în pierdere prin operarea pe rutele neprofitabile, unde este impus de către stat serviciul de transport din considerente sociale.

Strategia CFR Călători pentru înnoirea parcului de vehicule feroviare, este practic dependentă de demersurile Autorității de Reformă Feroviară (ARF) de a face achiziții de vehicule prin finanțări din fonduri europene. Cu toții știm, că cel puțin acum, aceste demersuri par a fi sortite eșecului. Ne-am încurcat rău de tot cu cele două proiecte de achiziții de rame electrice, riscând să pierdem vreo șase miliarde de euro.

Banii se consumă pe reparații

În aceste condiții, putem concluziona faptul că CFR Călători nu are o strategie viabilă de înnoire a parcului, din cauza faptului că, banii destinați investițiilor se consumă pe repararea și întreținerea unui parc actual de vehicule majoritar învechite. Nici aici nu există o strategie coerentă, din aceeași cauză de management defectuos, indus probabil de interesele mioritice ale reparatorilor din România.

CFR SA – aproximativ 60% din bugetul companiei se duce către salarii

La CFR SA, administratorul român de infrastructură feroviară, s-a ajuns ca aproximativ 60% din bugetul companiei să fie cheltuit pentru salarizarea celor 25.000 de angajați, aceștia „neoferind” toți în schimb prestație în sensul de reabilitate a infrastructurii feroviare, în condițiile în care investițiile se realizează atât din fonduri de la bugetul de stat cât și din fonduri europene.

Sursa: <https://www.puterea.ro/>