

Glusul roților de tren a răgușit serios

3 noiembrie 2020

Companiile CFR suferă de boli mult mai grave, de mulți ani, chiar de când au fost înființate, de când fostul președinte Traian Băsescu, pe atunci, ministru al Transporturilor, spărgea CFR în trei.

Acum, cuvintele definitorii pentru cele trei companii naționale ce gestionează transportul feroviar din țara noastră – CFR Marfă, CFR Călători și CFR S.A. (Infrastructură) – sunt incertitudine și camarilă.

Singurele performanțe pe care le reușesc cele trei companii de stat sunt doar de ordinul pierderilor financiare.

Să începem cu CFR Marfă, pe scurt.

În decursul anilor scurși, a perioadei de când s-a pus problema ajutorului de stat acordat CFR Marfă, nu a existat niciun dialog constructiv cu Comisia Europeană, nici din partea companiei și nici din partea Ministerului Transporturilor.

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

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

Soarta CFR Marfă rămâne incertă, mai ales după ce Comisia Europeană a cerut recent anularea programului de concordat, care ar fi putut salva operatorul național.

Aceasta ar putea fi exact bomboana de pe coliva CFR Marfă.

Este inadmisibil ca un operator precum CFR Marfă, despre care se poate susține că are aproape un monopol pe ceea ce înseamnă transportul feroviar de marfă, cu un potențial imens, să ajungă în această situație.

Interesele băieților deștepți și incompetența și corupția de la nivel managerial au adus compania în acest punct.

CFR Marfă a fost sabotată și de sora sa, CFR S.A., care nu i-a asigurat linii de cale ferată care să permită transportul în timp util al mărfurilor, ceea ce a dus la pierderea unui număr semnificativ de clienți.

Mulți agenți economici ar prefera să apeleze la transportul feroviar, deoarece este mai ieftin decât cele asigurat de autospeciale, dar, în loc să fie mai rapid decât TIR-urile, trenul CFR Marfă este depășit și de o bicicletă.

CFR Călători merge pe linia CFR Marfă

În ceea ce privește CFR Călători, recenta capitalizare s-a realizat plecând, în primul rând, de la problema subfinanțării operatorului național, a serviciului oferit de acesta.

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

Mai exact, se acordă tuturor operatorilor în mod egal, și nu conform principiului de subvenționare acolo unde ar fi necesară, 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.

Temerea este că recenta capitalizare a CFR Călători poate genera un scenariu similar cu cel în care se află CFR Marfă la momentul actual.

Cadrul legislativ necesită urgent consolidare, în caz contrar, capitalizarea nu poate avea eficiență.

Parcă e o senzație de deja vu, cu o contestare a Comisiei Europene, ca în cazul CFR Marfă.

Strategia CFR Călători pentru înnoirea parcului de vehicule feroviare este dependentă de demersurile Autorității de Reformă Feroviară (ARF) de a realiza achiziții prin finanțări din fonduri europene.

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 aproximativ șase miliarde de euro.

În aceste condiții, putem concluziona că CFR Călători nu are o strategie viabilă de înnoire a parcului, deoarece banii destinați investițiilor se consumă pe repararea și întreținerea unui parc actual plin de vechituri.

Nici aici nu există o strategie coerentă, din aceeași cauză, de management defectuos, indus probabil de interesele mioritice ale reparatorilor din România.

Într-adevăr, pentru CFR Călători este mult mai dificil să obțină profit, comparativ cu CFR Marfă, datorită serviciului social mult mai pronunțat, dar acest lucru tot nu poate justifica sumele imense de bani pierdute pe calea ferată.

Autoritatea Feroviară Română, o afacere de familie

Pentru că am menționat despre sume de bani pierdute pe calea ferată, trebuie să detaliem subiectul abordând situația CFR S.A., compania specialistă în a arunca bani pe investiții invizibile.

La CFR S.A., administratorul român de infrastructură feroviară, s-a ajuns ca aproximativ 60% din bugetul companiei să fie cheltuit pentru salarizarea celor 25.000 de angajați. Serviciile “de calitate” prestate de o parte însemnată a acestor angajați se pot vedea cu ochiul liber, pe căile ferate din România, în condițiile în care investițiile se realizează atât din fonduri de la bugetul de stat, cât și din fonduri europene.

Toată Europa merge către acel Green Deal, adică reducerea spre zero a emisiilor de carbon, a poluării.

În schimb, România pare să o ia în direcția opusă.

Noi avem proiecte de linii neelectrificate (celebra deja linie spre Otopeni).

Reabilitarea liniei București-Giurgiu este tergiversată.

De asemenea, ne mândrim cu zero kilometri de cale ferată electrificată după 1990.

Dacă discutăm despre căile ferate din țara noastră, nu putem să nu abordăm și situația din Autoritatea Feroviară Română (AFER).

În această autoritate esențială pentru transportul feroviar din România, condusă de o familie sau familie – depinde cum privești lucrurile – cu nume de mare scriitor, Blaga, se trăiește bine, pe bani mulți de la bugetul de stat.

AFER are mulți pensionari care iau în același timp și pensie și salariu.

Blaga Lucian, fost director al Autorității pentru Siguranță Feroviară din România (ASFR), soțul directoarei economice, Gabriela Blaga, este exemplul cel mai concludent că AFER a devenit o afacere de familie.

Siguranța de pe căile ferate din țara noastră, cu trenuri deraiate, chiar dacă acestea circulă cu viteza melcului, l-au recomandat pe domnul Blaga pentru AFER.

Balint Dragoș, fiul directoarei economice, trăiește cu Vlaicu Mihaela, care, poate nu întâmplător, a fost recent numită șef Serviciu Contabilitate, cu delegație.

Serviciul Contabilitate este în subordinea directoarei economice, Blaga Gabriela, adică mama acestui Balint Dragoș.

O frumoasă poveste de dragoste pe banii statului.

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