

# Raport de monitorizare a sectorului feroviar european. Unde se situează România

20 ianuarie 2021

**Comisia Europeană a dat publicității recent la șaptelea raport de monitorizare a sectorului feroviar european. România nu are una dintre cele mai ieftine infrastructuri.**



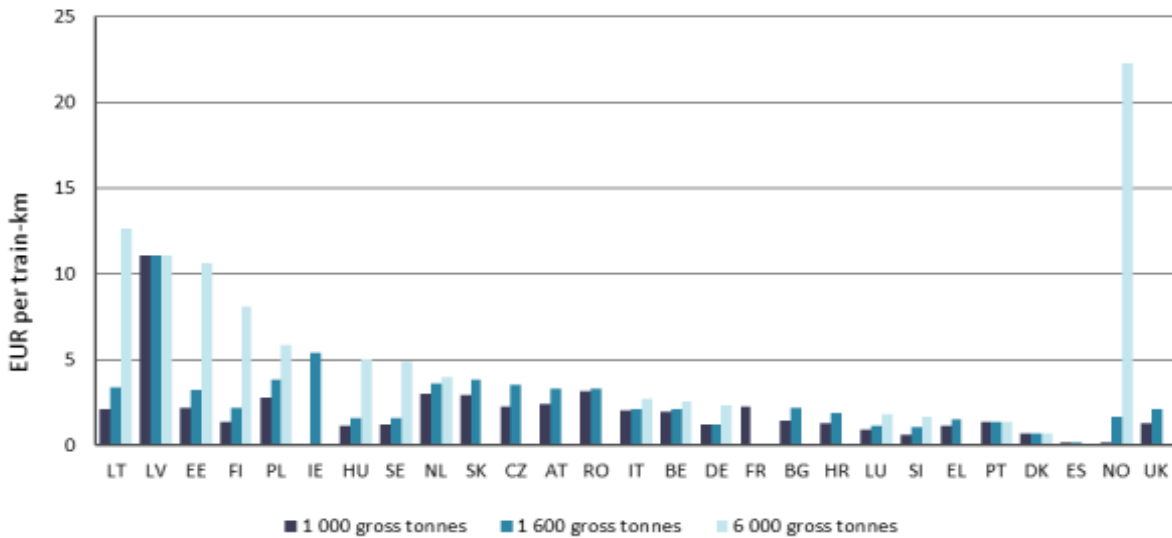
Din punct de vedere al lungimii rețelei, România deține locul 7 la egalitate cu Suedia și puțin mai mult decât Cehia, țară a cărei suprafață este mai mică. La capitolul pondere a transporturilor feroviare în total transport călători, exprimat ca total călători-km, România deține un loc mai degrabă codaș fiind în urma unor țări precum Polonia, Ungaria sau Cehia. Stăm însă mai bine decât Țările Baltice, Croația sau Bulgaria.

La capitolul pondere a transportului de marfă feroviar, suntem în al doilea eșalon cu o pondere de 30% în total, respectiv a noua poziție europeană. Topul este condus din acest punct de vedere de Țările Baltice, Slovenia, Slovacia, Austria, Finlanda. Spre exemplu în Germania ponderea este doar de 20%. Ponderi minime se găsesc în Spania sau Olanda cu sub 10%.

## **Cost ridicat la utilizarea infrastructurii**

Costurile infrastructurii pentru trenurile de pasageri sunt mai degrabă spre mari la nivel european. Astfel la secțiunea tarife acces trenuri pasageri de lung parcurs, România este depășită clar doar de Belgia, Lituania, Franța, Italia Portugalia și Marea Britanie.

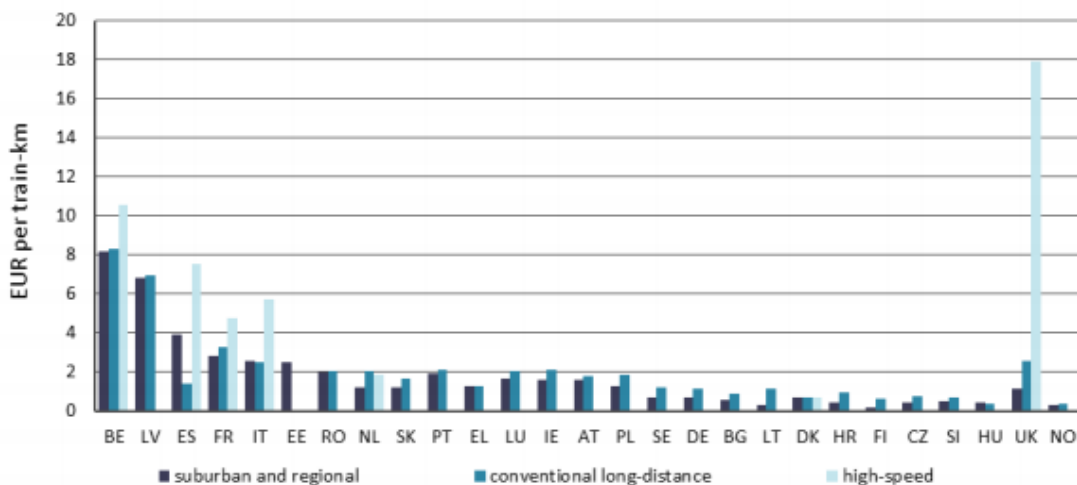
Figure 8: Access charges (excluding markups) for different categories of freight trains, by country (EUR per train-km, 2018)



Source: RMMS, 2020

Taxele de acces pe calea ferată au reprezentat mai mult de 80% din veniturile administratorilor căii ferate în 2018. La capitolul trenuri de marfă cu tonaj brut în limita a 1.000 – 1.600 tone, România e depășită doar de șase țări europene cum ar fi Letonia, Cehia, Austria. Trebuie precizat însă că în timp ce în România trenurile sunt tarificate egal, țări precum Cehia sau Austria practică tarife diferite, trenurile grele fiind tarificate mai puțin, fapt care duce la decongestionarea căii ferate.

Figure 7: Access charges (excluding markups) for different categories of passenger trains, by country (EUR per train-km, 2018)



Source: RMMS, 2020.

Calea ferată rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport. Călătoria cu mașina este de aproape 50 de ori mai riscantă decât călătoria cu trenul. Siguranța feroviară a continuat să se îmbunătățească între 2015 și 2018 în UE27, în ciuda unei ușoare creșteri a numărului de decese și răni grave în 2016. Punctualitatea medie a trenurilor regionale și locale a scăzut ușor de la 93% în 2015 la 90% în 2018. Media punctualității serviciilor de călători pe distanțe lungi și de mare viteză a scăzut de la 85% în 2015 la 79% în 2018<sup>26</sup>. Fiabilitatea medie a serviciilor locale și regionale de călători a scăzut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate crescând de la 1,4% la 1,9%.

Ceea ce s-ar numi „fiabilitatea medie” a serviciilor de călători pe distanțe lungi și de mare viteză a crescut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate scăzând de la 1,5% la 1,3%<sup>28</sup>. Punctualitatea medie în 2018 pentru transportul feroviar de marfă în UE27 a fost de 60,0% pentru intern și 53,2% pentru serviciile internaționale: 7,3% din serviciile interne și 11,0% din serviciile internaționale au fost anulate.

## Care sunt creșterile anuale ale transportului feroviar

Principalele constatări și tendințe pentru 2015-2018 în UE27 (cu excepția situației rețelei de mare viteză, pentru care comparația este cu 2019) sunt următoarele:

- traficul feroviar a crescut anual cu 2,5% pentru pasageri și cu 4,1% pentru transportul de marfă;
- „ponderea modală” a căilor ferate din modurile de transport terestru a crescut de la 7,6% la 7,8% pentru pasageri și a scăzut de la 18,8% la 18,7% pentru transportul de marfă;
- în 2018, calea ferată a fost responsabilă pentru doar 0,4% atât din gazele cu efect de seră (GES), cât și din CO<sub>2</sub> emisiile de transport și pentru 2% din consumul de energie pentru transport;
- lungimea rețelei de mare viteză a crescut cu 17% între 2015 și 2019;
- lungimea totală a sectoarelor care au fost declarate a fi aglomerate a fost mai mult decât dublată;
- întreprinderile feroviare au avut în total 1.082 de licențe active în 2018;
- cota medie de piață a concurenților față de companiile naționale în 2018 a fost:
  1. 42% din piețele feroviare de marfă (o creștere de 8 puncte procentuale);
  2. 10% din piețele comerciale de pasageri (o creștere de 2 puncte procentuale);
  3. 16,2% din piețele de pasageri cu obligații de serviciu public (OSP) (o scădere de 0,5 puncte procentuale);

Autorii raportului afirmă că transportul feroviat rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport, călătoria cu mașina fiind de aproape 50 ori mai riscantă decât călătoria cu trenul. La sfârșitul anului 2018, puțin peste 916.000 de persoane erau angajate în sectorul feroviar, aproximativ 527.000 dintre acestea de către întreprinderi feroviare (atât operatorii principali, cât și operatorii alternativi) și 389.000 de către administratorii de infrastructură.

**Sursa: Club Feroviar**