

Radiografie tristă a sectorului feroviar, realizată de patronate

29 ianuarie 2021

Sistemul feroviar românesc este afectat de numeroase probleme, precum vitezele mici, piedicile operaționale puse, monopolul electrificării, subfinanțare, furturile de pe calea ferată, scăderi masive de capacitate a liniilor, durate de execuție îndelungate la reparații, arată o radiografie a patronatelor, dată publicității zilele trecute și numită „probleme majore ale operatorilor feroviari”.



Documentul făcut public de către Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) și semnat de președintele organizației, Vasile Șeclăman, prezintă și o componentă de recomandări făcute de patronate pe care, din cauza volumului ridicat de informații, o vom prezenta zilele următoare.

Care este starea infrastructurii feroviare

În România, politicile din ultimii 31 de ani în domeniul transporturilor feroviare au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române”, să se confrunte cu dificultăți tehnico – economice, ducând obligatoriu, din păcate, la neatractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități pentru economia națională, spune organizația patronală.

„Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviară, cu viteze de circulație, chiar și sub 50 km/h, sau și mai grav sub 20 Km/h la transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor și a mărfurilor de transportat și terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefăcut timp de 15 ani, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire. Astfel CFR Marfă și CFR Călători pierd continuu teren, atingând în fiecare an, după 2002 când au apărut primii transportatori feroviari privați, din cota de piață de 100% pe care au deținut-o”.

Consecința a fost diminuarea numărului de călători / tone marfă transportată și deci implicit a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” – SĂ, ca administrator al infrastructurii feroviare, căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

De menționat că an de an contribuțiile MT pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5 % din suma aflată la dispoziția ministerului, prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75%.

Consecința logică a fost degradarea stării tehnice, deja menționată, creșterea numărului de puncte periculoase din cale, creșterea numărului de restricții de circulație, creșterea închiderilor de linii accidentale, scăderea drastică a vitezelor de circulație și în general a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare. Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administrațiile feroviare din statele din Europa, precum și cele vecine cu noi au făcut eforturi susținute pentru dezvoltarea infrastructurilor naționale și transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

Operatorii de transport feroviari (OTF), înregistrează pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii prin creșterea continuă a costurilor și pierderea clienților datorită performanțelor proaste ale infrastructurii.

- din 2001 până acum, volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare străine.
- Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h până la 15-16 km/h realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 conducând logic la creșterea până la dublare a duratelor de transport;
- Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar la momentul începerii lucrărilor (conform datelor publice prezentate în Declarația Rețelei-CFR, astfel Sighisoara-Atel, Vințu – Coslariu și Micasasa-Coslariu, din anul 2012, Vintu-Simeria, din anul 2014, Chiajna –Videle din anul 2015, Simeria –Glogovat din anul 2018; Brașov – Sighișoara .
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici-Simeria-Sighisoara-Brasov-Ploiesti-Bucuresti-Constanta, lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă pe secțiunile respective; rutele ocolitoare prin Filiasi-Petrosani respectiv Filiasi-Drobeta Turnu Severin-Caransebes-Timisoara , majoritar pe linie simplă și grevate și ele de

lucrări de întreținere pe perioade de 6-8 ore zilnic nu pot compensa pierderea de capacitate pentru traficul de marfă;

- Limitarea drastică de capacitate trenuri de marfă pe secția saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de reparații începute din anul 2015 al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în 2019.

Trenurile operatorilor, devalizate de hoți

Starea de infraționalitate în zona căii ferate a crescut în permanență contribuind decisiv la performanțele tehnice scăzute ale CFR SA precum și la pagubele produse OTF și CFR SA deasemeni, astfel:

– Furturile sistematice din infrastructura feroviară (cabluri electrice, sisteme de semnalizare, linii și piese componente din infrastructura). Toate aceste fenomene produc întreruperi dese de circulație, de multe ori chiar întreruperea circulației feroviare pe durate importante de timp. Efectele sunt dezastruoase pentru OTF care au trenuri în circulație pe aceste tronsoane.

– Sunt cazuri frecvente când aceste furturi determină apariția unor condiții favorabile pentru producerea de accidente feroviare.

– Furturi masive de mărfuri din vagoane precum și a pieselor componente din vagoane. (Exemplu: în zona Portului Constantă, în zona Combinatului Mittal Galați, în zona Fetești, în zona Ploiești, etc)

Toate aceste acțiuni au ca efect pierderi financiare importante înregistrate de OTF, scăderea gradului de satisfacție al clienților de transport și în final renunțarea efectivă la transportul feroviar și trecerea la transportul rutier.

„Considerăm ca CFR SA are o răspundere clară în asigurarea unui climat de siguranță în perimetrul căii ferate. De altfel legislația în vigoare definește foarte clar ca prezența persoanelor străine, în perimetrul căii ferate este considerată infracțiune, în conformitate cu Legea 289/2004”, spun patronatele.

Energia electrică de tracțiune scumpă și obiect de monopol

La acest moment piața de energie electrică de tracțiune în domeniul feroviar a ajuns într-o situație de blocaj datorită existenței în continuare a unui monopol pe domeniul de furnizare a energiei electrice și a ne-reglementării în acord cu Legea energiei 123/2012 și a Legii 202/2016 a acestei piețe.

„Din cauza existenței unui singur furnizor de energie electrică de tracțiune, respectiv SC ELECTRIFICARE CFR S.A., suntem în fața unei situații care ne obligă la achiziția energiei electrice de tracțiune la tarife foarte mari cu afectarea gravă a costurilor de transport.

Menționăm că toate demersurile făcute de către OTF începând cu anul 2012 în vederea exercitării dreptului de consumator eligibil de către societățile comerciale cu activități în domeniul transportului feroviar au fost sortite eșecului prin neimplicarea gestionarului de infrastructură CNCF CFR SA și a factorilor responsabili din cadrul Ministerului Transporturilor.

La acest moment calea spre deschiderea pieții energiei și în domeniul feroviar este blocată prin nepunerea în acord a reglementărilor feroviare specifice cu legislația națională și europeană în domeniul energiei, respectiv asigurarea rolurilor de distribuitor, operator de măsură și stabilirea metodologiei de defalcarea consumurilor directe și costurilor auxiliare (pierderi, echilibrare, distribuție, transport, etc).

Această stare de lucruri a condus astăzi la situația în care exista un singur furnizor de energie electrică de tracțiune abilitat (SC ELECTRIFICARE CFR S.A.), deci suntem într-o situație de monopol. Acest furnizor care ne-a anunțat că datorită situației din piața de energie electrică, furnizorii primari de la care achiziționa energia electrică au reziliat unilateral contractele cu ELECTRIFICARE CFR SA. Acest fapt va conduce la creștere necontrolată a costurilor cu energia a tuturor actorilor din piața de transport feroviar.

Este imperios necesară crearea în domeniul feroviar a cadrului legal pentru implementarea legislației în domeniul energiei electrice și de exercitare a dreptului de a alege liber furnizorul al fiecărui consumator.

Tarifele percepute de ELECTRIFICARE SA care reprezintă contravaloarea cheltuielilor furnizate și a cotei de profit, nu respectă metodologia, regulile și dacă este cazul, baremele stabilite în documentul de referință al rețelei și nu sunt stabilite la nivelul costului direct imputabil operării de transport feroviar.

Din analizele noastre a rezultat ca negocierea directă cu producătorii, ar conduce la o scădere semnificativă față de prețul Electrificare SA. În prezent factura de energie electrică de tracțiune a sistemului feroviar este de aproximativ 75 mil. Euro anual. Reducerea cu 25% a acestei facturi ar reprezenta o gură de oxigen pentru transportul feroviar, care trebuie să facă față unei competiții acerbe din partea transportului rutier.

Având în vedere caracterul ecologic al transportului feroviar trebuie analizată și posibilitatea deducerii totale sau parțiale a valorii certificatelor verzi, ce reprezintă parte din costul energiei electrice în cuantum de aproximativ 12%.

Un alt aspect ce trebuie semnalat este creșterea continuă a tarifului unitar al energiei electrice achiziționate (incluzând toate costurile adiacente: transport, distribuție, acciza, certificate verzi, cogenerare, etc);

Dar nu numai pentru operatorii feroviari de marfă, implementarea acestei măsuri ar fi benefică. Din factura de energie electrică 52% reprezintă consumul CFR Călători SĂ, companie a cărei activitate este subvenționată de statul român. Prin achiziția directă de energie electrică, factura CFR Călători SĂ s-ar reduce cu 9.7 mil Euro anual, diminuându-se implicit și necesarul de subvenție din partea statului”, spun patronatele.

Acces la liniile industriale

Lipsa investițiilor minime în liniile proprietate CNCF de acces pe linii industriale, o altă problemă cu care ne confruntăm în ultima perioadă, linii care se închid din lipsa resurselor de întreținere a acestora, cu implicații majore în atragerea de trafic de marfă; ex. îl constituie închiderea liniei Antestatie Faur cu implicații asupra a 5 clienți.

Pentru accesul pe liniile ferate industriale care au fost închise și pentru care se dorește redeschiderea, CFR SA nu asigură reparația și activarea liniilor, schimbătoarelor și instalațiilor aflate pe parcursul de acces tot din lipsă de fonduri, în acest fel deținătorii de LFI fiind în imposibilitatea de a avea acces la infrastructură publică astfel reorientându-se către alte moduri de transport.

Scrisoarea poate fi citită integral aici.

Sursa: Club Feroviar