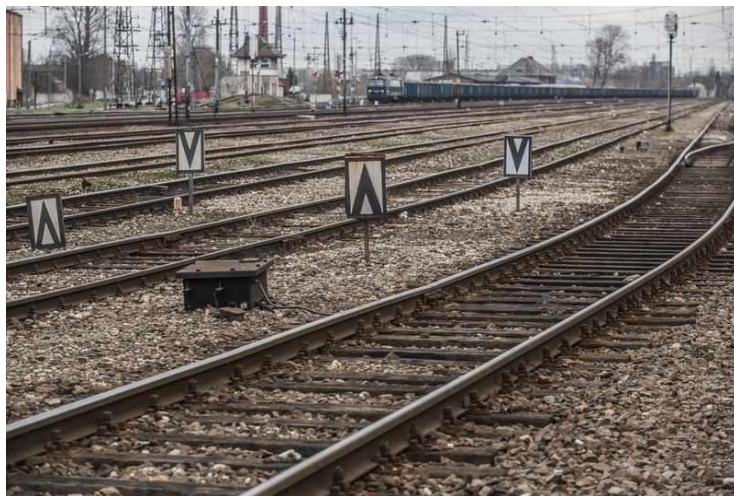


OPSFPR: Aproape jumătate din liniile stațiilor dispar după modernizarea acestora

11 martie 2021

Patronatul din transporturile feroviare private de marfă (OPSFPR), acționari și manageri ai companiilor private s-au întâlnit zilele trecute cu șefi din Ministerului Transporturilor și CFR SA, pe tema situației din domeniu. Tarife de câteva ori mai mici decât cele din Ungaria, secții de circulație de clasă A doar cu numele, stații rămase fără linii după modernizare sunt doar câteva paradoxuri aduse zilele trecute la cunoștință Ministerului Transporturilor.



Lucrările de modernizare durează prea mult. După modernizarea stațiilor dispar o bună parte din linii.

La întâlnire a participat din partea Ministerului Transporturilor, Adrian Covăsnianu, secretar de stat, Vasile Șeclăman, președinte al Federației Patronale a Operatorilor Feroviari Privati, Gruia Stoica și Sorin Chinde (ambii din partea Grampet), Costel Iavorski și

Bogdan Ciobanu (Unicom Tranzit) și Lucia Bărbulescu (Cargo Trans Vagon SA). Au fost prezente și persoane din conducerea CFR SA.

„S-au discutat și alte probleme importante privind activitatea operatorilor de transport feroviar și modul în care întreg sistemul feroviar răspunde în prezent cerințelor obligatorii care trebuie îndeplinite pentru integrarea în Sistemul Unic European”, au declarat după

întâlnire participanți la aceasta. Problemele ridicate urmează să fie soluționate pe grupe de lucru ce vor fi formate în urma întâlnirii.

Care sunt problemele ridicate

Starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 până în prezent, s-au plâns participanții. „Dintre cauzele binecunoscute menționăm subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE. De menționat mai este și faptul 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, afirmă OPSFPR într-un document de poziție remis ministerului.

Infrastructura proastă cauzează pierderi mari

Operatorii de transport feroviari (OTF) înregistrează pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii prin creșterea continuă a costurilor și pierderea clienților. 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, ducând la dublarea duratelor de transport;
- Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar la momentul începerii lucrărilor;
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Sighișoara – Brașov – Ploiești – București – Constanța, lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă pe secțiunile respective;
- Limitarea drastică de capacitate la trenuri de marfă pe secția saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de reparații începute în anul 2015, al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în 2019;

- Ritm foarte lent de realizare a lucrărilor pe coridorul TEN-T, Predeal – Braşov – Sighişoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria. În acest caz, întreaga reţea feroviară principală trebuie modernizată, dar se constată că, în prezent, ritmul lucrărilor pe acest coridor este foarte lent, spun patronatele.

Documentul prezentat aici prezintă situaţia pe fiecare dintre tronsoanele Simeria – Arad, Braşov – Sighişoara, Braşov – Predeal, Bucureşti – Giurgiu via Grădiştea, Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor (linie propusă pentru modernizare şi electrificare), Magistrala 900 Bucureşti – Timişoara, linia Craiova – Calafat (excelentă legătură pentru traficul de marfă şi pasageri între sudul României şi nordul Bulgariei, mai ales datorită existenţei “noului” pod Calafat – Vidin). Patronatele mai reclamă starea liniei Suceava – Ilva Mică care face legătura între Moldova şi Ardeal şi care e parcursă în 4-5 ore, precum şi a Complexului Bucureşti. În acest ultim caz toate trenurile de marfă pentru zona Bucureşti şi tranzit Constanţa către Regionalele Craiova, Timişoara şi Complex Brazi/Ploieşti şi retur circulă numai prin Chitila sau Bucureşti Băneasa – Ram Pajura (cu fereastră zilnică de închideri pentru lucrări), în condiţiile închiderii Centurii De Est (linie dublă) între Mogoşoia – Otopeni – Voluntari.

OPSFPR mai acuză „limitări şi restricţionări frecvente ale tonajelor şi modurilor de remorcare în traficul feroviar de mărfuri – nu se mai permit locomotivele împingătoare sau cele dublă tracţiune pe anumite poduri/podeţe, secţii, chiar şi magistrale (ex: Topliţ-Deda, Războieni-Cojocna), nepermiterea în mod abuziv de locomotive împingătoare la trenuri de vagoane goale între Braşov-Predeal, din decembrie 2018”.

Acelaşi patronat afirmă că gestionarul infrastructurii, CFR SA, reîncadrează secţii de circulaţie la clase superioare, fără a arăta care sunt îmbunătăţirile aduse secţiei, respectiv îmbunătăţirea vitezei de circulaţie. Astfel:

- CFR, deşi reîncadrează secţii cu impact asupra încasării TUI, nu modifică livretele de mers în sensul îmbunătăţirii condiţiilor de circulaţie, respectiv sporirii vitezelor de mers.
- CFR menţine aceleaşi viteze maxime de circulaţie din livrete, deşi reîncadrează secţii de circulaţie la clase superioare.
- CFR nu coroborează nici măcar viteza maximă din livret cu “viteza de trasare a trenurilor” rezultată din timpii de mers înscrisi în livret.
- CFR SA încasează TUI fără just temeii în baza atributului acordat de Ministerul Transporturilor cu privire la posibilitatea reîncadrării secţiilor.

Energia de tracțiune, un monopol

Operatorii întâmpină probleme și în privința asigurării energiei electrice de tracțiune. „În 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 nereglementării (...) 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”, spun ei.

Negocierea directă cu producătorii ar conduce la o scădere semnificativă a tarifului față de cel practicat de SC 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.

Complexul feroviar Palas – Port Constanța, o altă problemă

Situația infrastructurii feroviare care deservește Portul Constanța este un alt element reclamat Ministerului Transporturilor. „Subliniem situația foarte slab calitativă a infrastructurii feroviare publice din zona Complexului feroviar Palas – Port Constanța. Creșterea traficului de mărfuri prin Portul Constanța solicită la valori maxime, capacitățile de circulație, de manevră și de parcare din zona Portului Constanța Nord – preponderent – și Constanța Sud, porturi deservite de stațiile CFR Constanța Port Zona A (CPZA), Constanța Port Zona B (CPZB), Constanța Port Mol 5 și Agigea Nord – care deservește portul Constanța Nord și stația CFR Constanța Port Terminal Ferry – Boat și h.m. Agigea Ecluză, care deservește portul Constanța Sud – Agigea”, spun patronatele.

„Se apreciază că pierderea de capacitate de parcare numai din stația Constanța Port Zona B se evaluează la cca 20 – 25 trenuri de marfă sau cca 700 vagoane fizice pe 4 osii/zi, ceea ce ne determină să afirmăm că temporizarea exagerată a trenurilor de lung parcurs, care sunt împiedicate să-și continue fluent circulația către stațiile portuare, are drept cauză pierderea de capacitate de parcare și de primire – expediție din stațiile situate în zona porturilor maritime din România, cu influențe financiare majore asupra costurilor de transport”, adaugă acestea.

Infraționalitatea pe calea ferată

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 CNCF CFR SA deopotrivă, astfel:

- Furturile sistematice din infrastructura feroviară (cabluri electrice, sisteme de semnalizare, linii și piese componente din infrastructură). Toate aceste fenomene produc întreruperi dese de circulație, de multe ori chiar întreruperea circulației feroviare pe durate importante de timp. 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 Constanța, 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.

Problema personalului. „Furtul” Metrorex

În România, forța de muncă din sectorul feroviar este caracterizată de o reprezentare foarte slabă a tinerilor (cu vârsta de sub 30 de ani). De altfel, în marea majoritate a statelor membre ponderea personalului cu vârsta sub 30 de ani este considerabil mai mică decât proporția tinerilor din populația activă totală.

În România se poate observa că la categoria de vârstă între 40-60 ani sunt cei mai mulți angajați în domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, ceea ce reprezintă un procentaj de aproape 80 % din totalul salariaților, în timp ce la categoria 20-30 ani procentul este de sub 5 %. Din discuțiile avute cu reprezentanții operatorilor feroviari, meseriile deficitare sunt în principal: mecanic de locomotivă, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician și electronist întreținere și reparații vagoane și strungar.

Singura autoritate care are dreptul să formeze aceste categorii de salariați este CENAFER care are o capacitate de formare cu totul insuficientă pentru necesitățile următorilor 5 ani. „Vă solicităm să permiteți operatorilor de transport să organizeze propriile școli, iar CENAFER să controleze și să examineze la finalul fiecărui ciclu. În acest fel, putem contribui la reducerea șomajului actual, fără niciun fel de costuri pentru statul român. După rezolvarea crizei, în urma unei analize, se poate reveni la sistemul restrictiv actual”, spune Patronatul. Acesta reclamă și migrația unui personal important, cum este cel al mecanicilor de locomotivă către Metrorex.

În finalul discuției, OPSFPR a propus Ministerului Transporturilor un set de măsuri:

- Orientarea către transportul feroviar
- Investiții în infrastructura CF

- Taxa de utilizare a infrastructurii Reglementarea echitabilă a nivelului TUI (Tariful de utilizare a infrastructurii) între calea ferată și drumurile naționale. Raportul costurilor de TUI între CF și Auto este acum de 18:1.
- Reorganizarea rapidă a transportului intermodal. Una dintre marile provocări pentru sectorul transporturi este aceea de a reduce impactul de mediu al transportului de marfă și de călători în interiorul Uniunii și implicit în țara noastră, fără a afecta eficiența acestuia.
- Accesul operatorilor privați la infrastructurile de servicii 14 Rezolvarea accesului la infrastructurile de servicii aflate în proprietatea CFR Marfă și CFR Călători pe baze contractuale sau trecerea acestora în proprietatea CFR SA, după cum urmează: a) terminale de containere ; b) depourile de locomotive și reviziile de vagoane; c) cântarele amplasate pe infrastructura publică; d) reprezentarea operatorilor de transport la nivel internațional, în cadrul organizațiilor specifice.
- Transparență și comunicare în sistemele de tarificare, criteriile de compunere a tarifelor (TUI, tarife accesorii-staționări, acces convoaie, manevra în stații, suspendări de activitate pe secții.
- Reglementarea tarifelor accesorii impuse de CN CFR SA.

Probleme legate de tarife

Operatorii acuză existența unor tarife artificial introduse sau cu valoarea stabilită arbitrar. Este vorba de:

- Tariful de manevra pe liniile stațiilor
- Tariful de întocmire trase Este impus un tarif abuziv pentru întocmirea traselor, care se aplică operatorilor de transport feroviar pentru întocmirea traselor alocate trenurilor special comandate și trenurilor cu circulație ocazională.
- Suspendarea activității de mișcare. Nu există consultare în ceea ce privește stabilirea secțiilor cu suspendare a activității de mișcare și nici în ceea ce privește intervalul de suspendare. Nu se ține cont de situația reală a traficului de marfă, suspendările de activitate fiind decise în pofida acestuia.
- Tariful de acces convoaie în stație CFR SA aplică un tarif de acces pentru convoaiele de vagoane care intră de pe o linie industrială în stație (care este infrastructura publică) și, după ce convoiul se transformă în tren și acesta este expedit din stație, se mai aplică acelorași vagoane încă un tarif – tariful de utilizare a infrastructurii (TUI). Această dublă tarificare a utilizării infrastructurii există numai în transportul feroviar (ascunzându-se sub denumiri diferite). „Solicităm eliminarea acestui tarif”, spune organizația .

„Pentru exemplificare, staționarea vagoanelor pe infrastructura feroviară, este taxată în Ungaria cu 0,5 Euro/vagon și zi, în timp ce în România este taxată cu aproximativ 3 Euro/vagon și zi”.

Linii dispărute odată cu modernizarea

OPSFPR solicită „revizuirea de urgență a felului în care se execută modernizarea Coridorului 4”. Din analizele întreprinse de specialiști rezultă că, odată cu modernizarea infrastructurii, au „dispărut” peste 40% din liniile din stațiile modernizate (vezi secțiunea Fetești-Palas și secțiunea Arad-Curtici). Modernizarea făcută în acest mod lovește grav în capacitatea de circulație alocată trenurilor cu cel mai scăzut rang, trenurile de marfă. Astfel, obiectivele enunțate ale modernizării, de dublare a capacității infrastructurii și a vitezei sunt pe cale să eșueze, iar transferul de trafic de pe infrastructura rutieră pe cea feroviară va fi definitiv compromis.

Măsuri generale propuse

Pentru rezolvarea problemelor OPSFPR propune:

- O mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri, inclusiv pentru operatorii de transport de marfă, în vederea re tehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care să le aprobe Comisia Europeană, astfel încât și operatorii de transport feroviar de marfă să poată beneficia de sumele necesare re tehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parțială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- Introducerea unui sistem de Bugete multianuale pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport desfașurată de operatorii feroviari, astfel încât să nu mai existe întârzieri în derularea programelor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finanțare, iar operatorii să poată realiza planuri de afaceri cu perspectivă pe mai mulți ani.
- Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare. Solicităm acest lucru deoarece s-a constatat că finanțarea lucrărilor de întreținere, reparare și modernizare a infrastructurii feroviare este total insuficientă.

- Transpunerea, conform cerințelor, a Legislației europene (Directive și Regulamente) și modificarea Legislației naționale (inclusiv Ordine de Ministru, Norme și Proceduri) astfel încât activitatea de transport feroviar să se poată desfășura în condiții de concurență reală, îndeplinind în acest fel toate obligațiile pentru ca România, ca stat membru, să participe activ la crearea unei piețe feroviare unice la nivel european, care să respecte toate standardele tehnice și ecologice impuse activității de transport în general.
- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri proactive ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investițiilor și costurilor publice, eficientizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piața transportului feroviar.
- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional. „Acest lucru este necesar deoarece politica europeană vizează trecerea în mod substanțial a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră”, spune organizația patronală.

Sursa: Club Feroviar