

De ce trenurile românești de marfă merg atât de încet

31 martie 2021



Tren de marfa Foto: Hotnews

Trenurile de marfă au în România o viteză medie de 16-17 km/h și asta se întâmplă mai ales fiindcă infrastructura a fost neglijată atât de grav, încât sectoare de sute de kilometri au nevoie urgentă de reabilitare. Trenurile au ajuns să facă mult mai puțin din Germania până la Curtici, decât de la Curtici la Constanța. O problemă ține și de faptul că uneori viteza mărfii transportate ajunge spre Curtici să fie de sub 6 km/h, iar între Arad și Curtici modernizările din ultimii ani au dus și la eliminarea a aproape jumătate dintre liniile pe care puteau staționa trenurile.

România și căile ferate neglijate

Companii precum Dacia și Ford au reclamat de ani buni starea infrastructurii feroviare și au spus că trenurile fac nepermis de mult, astfel că o parte dintre piese și mașini au fost mutate pe camioane.

România nici nu mai are un transportator de marfă puternic de stat, CFR Marfă fiind în declin dur, spre comparație de Polonia unde PKP Cargo a ajuns la afaceri de peste un miliard de dolari și este a doua cea mai mare companie feroviară de stat de transport de marfă din UE.

România a modernizat radical în medie sub 20 km de cale ferată pe an de la Revoluție până în prezent, iar volumul mărfurilor transportate pe calea ferată a ajuns în 2018 să fie la puțin peste un sfert față de nivelul din 1990.

România a modernizat foarte puțini km de cale ferată pe fonduri europene și cifrele pentru perioada 2007-2020 arată că România a modernizat de peste zece ori mai puțini km decât Polonia de patru ori mai puțini decât Ungaria și mai puțini km decât Slovenia, o țară cu două milioane de locuitori.

Vasile Șeclăman, președintele OPSFPR Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România) a prezentat recent la o conferință organizată de Club Feroviar problemele transportatorilor de marfă

Problemele reclamate de transportatorii de marfă

- Starea infrastructurii
- Situația infrastructurii feroviare ce deservește portul Constanța
- Accesul la liniile industriale
- Tranzitarea deosebit de grea a complexului București
- Probleme cu asigurarea energiei electrice de tracțiune
- Lipsa acută de personal operațional
- Infraționalitatea pe calea ferată

În ultimele trei decenii a fost neglijată mentenanța infrastructurii, în unii ani s-au alocat și sub 10% din fondurile necesare. În consecință, au fost aplicate din motive de siguranță tot mai multe restricții de viteză, iar timpii de parcurs au tot crescut. S-a intrat într-un cerc vicios “care ne-a adus în prag de dezastru”. Multe companii au pierderi din cauza problemelor de infrastructură.

Cum vitezele pe calea ferată sunt inadmisibil de mici, trenurile care ajung la Curtici din Belgia, Germania sau din Slovacia au aici stația finală și containerele sunt puse pe camioane, în loc să continue tot pe calea ferată până la Constanța, Pitești sau Craiova. De ce? Fiindcă unele vagoane de marfă pot ajunge să facă aproape trei zile de la Curtici la Constanța.

Doar rutierul este considerat important la noi, nu și feroviarul, iar asta se poate vedea din faptul că agenda publică a fost dominată la noi de un discurs concentrat pe construcția de drumuri și autostrăzi, iar de feroviar se vorbea puțin. În timp ce numărul de pasageri pe calea ferată este în prezent de șase ori mai mic decât în 1990, numărul de autoturisme este de peste șase ori mai mare.

În unele țări europene transportul feroviar este pe primul plan, este prioritar, fiind considerat mai ecologic, mai economic, mai performant și mult mai eficient.

Din 2001 și până în prezent a scăzut cu 35% volumul total al transportului de marfă la noi, cea mai mare valoare din Europa. În același interval viteza comercială a trenurilor de marfă a scăzut de la aproape 30 km/h, la aproximativ 15-16 km/h acum câțiva ani și acum este 17-18 km/h.

Unele secții sunt saturate, pe multe zone liniile sunt neelectrificate li deci costuri cresc, la fel și durata.

Derularea lucrărilor de coridorul IV durează deja de mult timp, iar operatorii de transport marfă spun că acest lucru este inacceptabil fiindcă sunt mari duratele de parcurs.

Există și lucrări începute acum două decenii dar care nu au perspectivă clară de finalizare: banii au fost "îngropați" degeaba, lucrurile nu s-au făcut și capacitatea traficului de marfă s-a redus.

Evident, marea problemă este legată de nerefacerea de 16 ani a podului de la Grădiștea. Unele companii ocolesc România din cauză că linia nu este electrificată în zona Videle, dar și din cauză că pe magistrala 900 vitezele sunt mici. Mai exact, o mare problemă ține de vitezele extrem de mici dintre Calafat și Drobeta Turnu Severin unde și trenurile de pasageri rulează pe distanțe mari cu 30 km/h.

Portul Constanța este una dintre marile probleme ale rețelei feroviare: liniile sunt neelectrificate, sarcina pe osie este scăzută, sunt prea scurte liniile pentru cele mai lungi trenuri, viteza posibilă este redusă și o parte dintre linii sunt închise. Transportul este bun până în "gura" portului, dar apoi transferul de la o dană la alta este foarte complicat, manvrelle fiind lungi.

Trenurile de marfă tranzitează foarte greu complexul București și este nevoie de investiții susținute, fiindcă există puncte unde trenurile se blochează.

Ce sectoare au nevoie urgentă de reabilitare, conform OPSFPR

Simeria - Arad

Brașov - Sighișoara

Predeal - Brașov

București - Giurgiu, via Grădiștea (reluare circulație)

Cluj - Oradea - Episcopia Bihor (modernizare și electrificare)

Întreaga magistrală 900 București - Timișoara

Craiova - Calafat

Suceava - Ilva Mică

Magistrala 400 Braşov - Satu Mare
Arad - Oradea
Bucureşti - Sibiu
Filiaşi - Simeria
Podu Olt - Piatra Olt
Ploieşti – Târgovişte

Vasile Şeclăman a tras un nou semnal de alarmă asupra crizei de personal feroviar calificat și a cerut să se reînființeze școlile profesionale la CFR și liceele de specialitate. Decizia de desființare a școlilor de arte și meserii a fost luată în 2009.

”Pe lângă faptul că nu pregătim, mai avem și surpriza ca din cei puțini pe care-i pregătește calea ferată, că-i vorba de CFR Călători, că-i vorba de operatori privați, nu contează, să plece prin Germania. De la 1 ianuarie au plecat vreo 50, pentru că sunt mai bine plătiți, primesc și primă de instalare. Sau îi ia Metrorex, care nu a școlit niciodată, doar a luat de la calea ferată, chestiune care e tot incorectă și care ar trebui reglementată de către Ministerul Transporturilor”, a mai spus Vasile Şeclăman.

Modernizările au dus la eliminarea multor linii pe care puteau staționa trenurile de marfă

Amedeo Neculcea, director general la GFR spunea tot la conferința Club Feroviar că viteza comercială a mărfurilor transportate către frontiera de la Curtici a scăzut dramatic, de la 17 km/h în 2010, la sub 6 km/h în prezent. Viteza a scăzut oarecum în mod normal între 2012 și 2016 când s-au făcut lucrări, dar nici după 2016 nu și-a revenit viteza. Este vorba aici de viteza comercială a mărfii, NU cea a trenului. La transportul rutier viteza comercială a camionului este egală cu viteza comercială a mărfii, la feroviar viteza comercială a trenului este clar mai mare decât a vagonului fiindcă vagonul trece de-a lungul traseului prin componența a mai multor trenuri și deci durata crește.

Viteza mărfii este atât de mică și fiindcă aceste vagoane staționează multe ore în tranzit și prelucrarea durează enorm. Mai exact, trenurile de marfă către Curtici parcurgeau doar 185 km în ultimele 24 de ore.

Așadar, această viteză comercială a mărfurilor era de doar 3,85 km/h în 2019 și de 5,67 km/h. Spre Dornești, în Moldova viteza medie este de 15 km/h.

De ce au scăzut vitezele și după modernizare? O explicație importantă ține de faptul că s-a micșorat numărul de linii din gările de la graniță: de exemplu la Curtici erau 40 de linii

pentru gararea trenurilor și vagoanelor și după modernizare au rămas 22, în timp ce la Arad au rămas 29 de linii, față de 45. Mai salvează situația stația de graniță Episcopia Bihor (lângă Oradea) care nu a fost modernizată, dar are 17 linii, explică A Neculcea. Întra Arad și Curtici au dispărut 40% dintre linii după modernizare. "Această dispariție abruptă a liniilor lovește mai ales în traficul de mărfuri care necesita anumite tehnologii care implică staționarea, tehnologii care nu pot avea loc în acest condiții. Asta duce la încetinirea tuturor fluxurilor către Curtici".

De la Curtici către Hegyeshalom, la granița ungaro - austriacă, trenurile de marfă rulează cu o viteză medie comercială de 79 km/h, iar de la Curtici până la Rajka (Slovacia) media este de 68 km/h.

Modernizarea a dus la eliminarea a 40% dintre linii și pe Magistrala 800, între Fetești și Palas. Spre exemplu, la Medgidia erau 35 de linii în 1990 și 18 în 2018, iar la Valu lui Traian scăderea a fost de la 40 de linii, la doar 9. Așadar, modernizarea prin care se renunță la capacitățile de garare poate pune în pericol și capacitățile din portul Constanța. Între Fetești și Palas viteza medie comercială era de 49 km/h pentru trenurile de marfă în 1990, iar în 2018 era de 44 km/h, după lucrări de modernizare care au durat 6 ani și care permit viteze de 120 km/h pentru trenurile de marfă.

Neculcea a spus că portul Constanța trebuie conectat la un coridor de transport puternic fiindcă este un port mare ce ar putea fi folosit din plin, nu ca acum.

„Constanța e de trei ori mai mare decât Odessa, Varna și Burgas la un loc, Salonic este de aproape cinci ori mai mic decât Constanța, ne uităm la Rotterdam care este de două ori și ceva mai mare decât Constanța, iar Hamburg este la fel. Portul Constanta, pe lângă faptul că este uriaș este și un port fluvial, nu este doar maritim căci asigură conexiunea la coridorul Dunăre - Rin. De aceea trebuie conectat la un coridor de transport puternic”.

Sursa: https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara