

## Reforma transportului feroviar din România

Transportul de marfă a făcut trecerea, în ultimii 22 de ani, de la feroviar la rutier, ajungând să se transporte de circa cinci ori mai multă marfă pe drumurile din România decât pe șinele de cale ferată. Discrepanța între cantitățile de marfă transportată pe calea ferată și cea de pe șosele este generată, în primul rând, de gradul de disponibilitate al serviciului de transport rutier. Fiind un efect implicit al gradului de conexitate și al distribuirii în teritoriu, parametri incomparabil mai mari pe care îi prezintă rețeaua rutieră în comparație cu cea feroviară, transportul mărfurilor cu ajutorul vehiculelor rutiere poate fi întotdeauna „din poartă în poartă” spre deosebire de transportul feroviar.

Transportul rutier este flexibil în timp și spațiu, spre deosebire de trenuri, a căror încărcare, formare, deplasare, triere după caz și descărcare necesită timpi mai mari și facilități speciale, acestea fiind localizate doar în anumite puncta și depind, în foarte mare măsură, de starea infrastructurii feroviare.

Cu alte cuvinte, în general, în ciuda avantajelor sale incontestabile, transportul feroviar este mai greoi, mai „rigid” ca spațiu și timp. De aceea, solicitanții care nu au de transportat cantități mari de mărfuri și nici pe distanțe mari, preferă de obicei opțiunea rutieră.

Deasemenea, viteza, promptitudinea și disponibilitatea înseamnă foarte mult în lanțul format între producție, transport și desfacere, lanț în care întârzierile pot însemna penalități severe din partea beneficiarilor.

Un alt motiv important, pentru care domeniul feroviar a pierdut teren în fața celui rutier, este reprezentat de liniile de infrastructură corespunzătoare de transport, mai exact, de lipsa acestora. În multe state, pe liniile de infrastructură de transport, trenurile de marfă circulă pe linii special dedicate, care leagă toate principalele obiective industriale din teritoriu, lipsind suprapunerile și influențele cu traficul feroviar de pasageri. Deoarece aceste linii sunt separate de cele pe care circulă trenurile de călători, se obțin viteze comerciale mult mai mari la trenurile de marfă față de traficul mixt, deoarece traficul de marfă și de călători nu se influențează reciproc, decât în cazuri foarte rare.

În România nu se aplică aceleași principii, rețeaua feroviară fiind destinată traficului mixt (trenuri de călători și de marfă pe aceleași linii), la care se adaugă viteza comercială mică specifică trenurilor de marfă datorită infrastructurii feroviare precare din țara noastră. Mai mult, configurația și caracteristicile rețelei feroviare sunt identice cu cele din perioada de dinainte de 1990, când necesitățile de transport erau altele din punctul de vedere al obiectivelor industriale

și economice ce necesitau utilizarea masivă a cailor ferate, dar astăzi multe dintre obiectivele industriale de mari dimensiuni nu mai există, modificându-se, astfel, inclusiv configurația marilor zone de exploatare a resurselor naturale, precum și conectarea lor prin rețeaua de transport cu obiectivele industriale.

România are în prezent o cu totul altă activitate economică. Cu totul alte dimensiuni ale obiectivelor industriale. Implicite alte necesități de transport. De aceea, majoritatea companiilor din România aleg să își transporte marfa pe căi rutiere, nu pe calea ferată. Transportul feroviar “a pierdut terenul” în fața rutierului pe fondul creșterii numărului de companii înființate, care au fost construite fără să se țină cont de conexiunea cu rețeaua feroviară, neavând terminale moderne de aprovizionare și de desfacere în contact cu șinele de cale ferată. Trebuie să ținem cont că tot ceea ce era construit înainte era în legătura directă cu calea ferată, pentru că erau cantități mari de transportat. Fostele întreprinderi erau legate cu calea ferată și aveau ele însele echipamente de manipulare interioare. La momentul acesta ele s-au pierdut, au rămas foarte puține, tocmai pentru că s-au dezvoltat alte capacități de producție care sunt legate, în principal, de rutier.

Un alt aspect care a afectat atractivitatea transportului feroviar este și siguranța mărfii și faptul că aceasta nu poate fi însoțită deoarece ar implica costuri suplimentare. Nivelul ridicat de poluare și gradul de uzură a infrastructurii rutiere pălesc în fața avantajelor de care dispune transportul rutier în fața celui feroviar: viteză comercială, capacitatea mare de transport, acesta fiind mai adecvat pentru marfuri cu grad ridicat de perisabilitate și mai potrivit pentru transportul de cantități mici de mărfuri, și pe distanțe mici și medii.

Avantajele transportului feroviar sunt incontestabile, în general: capacitate mare de transport, adecvare pe distanțe mari și foarte mari, înregistrează consumuri energetice mult mai mici raportat la aceleași cantități de mărfuri transportate și la aceleași distanțe parcurse și viteze mai mari de deplasare, în condițiile în care infrastructura feroviară este bine întreținută. Doar că starea infrastructurii românești și lipsa investițiilor de anvergură în infrastructura feroviară pun toate avantajele enumerate sub semnul întrebării.

Promovarea transportului feroviar de marfă reprezintă o prioritate în cadrul politicilor și legislației multor țări, făcând parte din obiectivul de ansamblu de revitalizare a întregului sector feroviar european. Aceasta deoarece transportul feroviar reprezintă un mod de transport mai curat și mai eficient, ce produce mai puține emisii de dioxid de carbon prin comparație cu transportul rutier.

Este de asemenea, un mod de transport mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută și considerat ca fiind o posibilă modalitate de reducere a aglomerației pe rutele parcurse de camioane. De asemenea, transportul feroviar este o alternativă viabilă transportului aerian fiind competitiv din punct de vedere al costurilor și al volumului transportat, iar timpii de transfer reduși constituie un avantaj față de transportul pe canalele navigabile și pe Dunăre.

Se pot desprinde o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral domeniul și problematica, cu care se confruntă acesta, încearcă să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul său:

- Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice, fapt care ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport. Cu toate acestea, viteza medie comercială redusă pentru transportul feroviar de marfă (aproximativ 16,0 km/h în 2019), defavorizează total acest mod de transport.
- Starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă, în prezent, un important element limitativ al performanțelor circulației trenurilor. Pe rețeaua feroviară, media vitezelor maxime permise reprezintă 70,7 % din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45 % din viteza proiectată a rețelei feroviare.
- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor infrastructurii.
- Neatragerea de fonduri europene, sub formă de scheme de ajutor de stat, care să fie puse la dispoziția operatorilor feroviari de mărfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care să corespundă cerințelor tehnice impuse de infrastructura și sistemele moderne de siguranță a circulației implementate pe culoarele refăcute cu bani europeni.
- În prezent recrutarea personalului se efectuează cu dificultate din cauza lipsei de candidați cu pregătire specifică activității de exploatare a companiei CFR SA, respectiv a activităților specifice ale operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și condițiilor de muncă și a responsabilităților impuse de siguranța circulației. Această situație este determinată, pe de o parte de desființarea școlilor profesionale cu specific feroviar, dar și a numărului tot mai redus al studenților care urmează cursurile facultăților de profil. Astfel, numărul angajaților din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.
- Reformarea sistemului de școlarizare și pregătire a forței de muncă, necesară activităților de transport feroviar, prin deschiderea pieței, cu posibilitatea ca pentru meseriile deficitare și cele care necesită o calificare mai puțin complexă, să poată organiza cursuri de școlarizare și operatorii feroviari în funcție de necesitățile companiilor.

În sensul rezolvării problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care vor trebui a fi luate de întregul sistem feroviar în ansamblul său, de toate companiile din domeniu, indiferent de forma de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor:

- 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. Sustinem această măsură deoarece, în prezent, infrastructura feroviară necesită alocarea unor sume

importante în vederea creșterii competitivității în raport cu transportul rutier, sume care nu pot fi integral susținute de la bugetul de stat.

- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor, fapt ce a condus la o serie de scăderi ai parametrilor calitativi ai transportului feroviar, făcându-l din ce în ce mai neatractiv față de cel rutier.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat, și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care sa le aprobe Comisia Europeana, 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.
- Profesionalizarea constantă a resursei umane având în vedere deficitul de personal din domeniu. Este necesară o creștere a interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane, printr-o reevaluare constantă din punct de vedere al numărului de cursanți și al programei, dar și din punct de vedere al modului de organizare, atât al învățământului profesional, liceal tehnic specializat, cât și al celui superior.
- Trebuie să se permită accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, acest lucru putând determina o creștere a interesului în acest domeniu de activitate, din partea tinerilor. Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul acelor activități privind calificările pentru meseriile deficitare din domeniu, care nu necesită un nivel specific de dotare tehnică, alături de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară ar putea funcționa centre private de pregătire profesională organizate de operatorii interesați.
- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri pro-active 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. Este necesar acest lucru 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.

**Presedinte,  
Vasile SECLAMAN**