

PRINCIPALELE PRIORITĂȚI ALE TRANSPORTULUI FERROVIAR DIN ROMÂNIA

BUCUREȘTI

23 MARTIE 2021

OPSFPR

Organizația Patronală a Societăților
Ferroviare Private din România

Cuprins:

- 1. Principalele probleme întâmpinate de operatorii de transport feroviar create de starea infrastructurii feroviare și relația cu administratorul acesteia, CNCF CFR SA;**
- 2. Aspecte privind liberalizarea pieței transportului feroviar la nivel European și în țara noastră în perioada următoare;**
- 3. Prezentarea analizei activității operatorilor feroviari, membri ai OPSFPR, pentru anul 2020.**

- **Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din Romania** (pe scurt **OPSFPR**) reprezintă interesele comune ale Operatorilor de Transport Feroviar, membrii ai Organizației, în fața autorităților publice;
- Elaborează și aplică strategia proprie, cu respectarea legislației și eticii profesionale și sprijină respectarea normelor privind concurența loială în activitatea economică, în relațiile dintre membrii săi și în relațiile acestora cu alte societăți sau grupuri de societăți comerciale, regii, organizații interne și internaționale.
- Începând cu luna noiembrie 2016, OPSFPR este membru cu drepturi depline în cadrul **CONFEDERAȚIEI PATRONATULUI ROMÂN**, iar din luna septembrie 2020 OPSFPR este membru asociat al **CONFEDERAȚIEI PATRONALE CONCORDIA**.

Principalele probleme pe care le-au întâmpinat cei 15 operatori de transport feroviar, membrii ai organizației noastre au fost:

1. Starea Infrastructurii feroviare;
2. Situația infrastructurii feroviare care deservește Portul Constanța;
3. Accesul la liniile industriale;
4. Tranzitarea deosebit de grea a Complexului București;
5. Probleme existente în asigurarea energiei electrice de tracțiune;
6. Lipsa acută de personal operațional, necesar în domeniul Feroviar;
7. Infraționalitatea pe calea ferată.

Particularitățile infrastructurii de transport feroviar

Politicile din ultimii 31 de ani în domeniul transportului Feroviar au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române” să se confrunte cu dificultăți tehnico – economice, ducând, din păcate, la neatractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități pentru economia națională.

Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii dublată de lentoarea cu care au fost accesate fondurile europene necesare pentru reconstrucția rețelei TEN-T au dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxime admise. Ca urmare, a crescut durata de parcurs.

Diminuarea numărului de călători / tone marfă transportate și implicit, a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” - SA, ca administrator al infrastructurii feroviare.

Lipsă venituri => Lipsă mentenanță => Intrarea într-un cerc vicios!

Subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE a dus la creșterea numărului de restricții de circulație, scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare.

Operatorii de transport feroviari 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, **pana 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**, la 20% din necesar.
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Brașov – București – Constanța.
- **Lucrări începute acum 19 ani fără o perspectivă clară de finalizare**, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă.
- **Trafic închis încă din 2005 spre Giurgiu prin Jilava - Gradistea – Giurgiu Nord.**

Pentru îmbunătățirea acestei situații va fi necesară urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe următoarele sectoare:

- *Pe coridorul TEN-T, Predeal – Brașov – Sighișoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria*
- *Porțiunea Simeria – Arad*
- *Pe tronsonul Brașov – Sighișoara*
- *Tronsonul Brașov – Predeal*
- *Linia București – Giurgiu via Grădiștea*
- *Modernizarea și electrificarea liniei Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor*
- *Magistrala 900 București – Timișoara*
- *Linia Craiova – Calafat*
- *Linia Suceava - Ilva Mică*
- *Magistrala Brașov - Satu Mare*
- *Linia Arad – Oradea*
- *Linia București - Sibiu*
- *Linia Filiași – Simeria*
- *Linia Podu Olt - Piatra Olt*
- *Linia Ploiești - Târgoviște*

OPSFPR

Organizația Patronală a Societăților
Feroviare Private din România

CONCLUZII

- În România, operatorii feroviari de transport de marfă își desfășoară activitatea pe o piață concurențială, dar cu mari greutăți din partea administratorului de infrastructură.
- Deși disponibilitatea materialului rulant este mică, raportată la unitățile de material rulant existente, aceasta nu pare să influențeze negativ volumul de marfă transportat, constatându-se an de an creșteri semnificative a acestei activități.
- Cele mai mari dificultăți pe care le întâmpină operatorii de transport feroviar se referă la finanțarea achiziționării materialului rulant nou și la starea infrastructurii.

Tendențe la nivel european

- Transportul feroviar este esențial pentru strategia comunitară de îmbunătățire a performanței de mediu a sectorului transporturilor în general, precum și a coeziunii economice și sociale și a conectivității tuturor statelor membre ale Uniunii Europene.
- Se urmărește promovarea sectorului feroviar în sensul utilizării acestui tip de transport pentru mărfuri și pasageri. Investițiile în acest sector, înregistrează un trend ascendent.

Agenda legislativă actuală a Comisiei va reflecta “Anul european al căilor ferate”, așa cum se subliniază în Strategia sustenabilă și inteligentă de mobilitate cu propuneri privind:

- un nou parteneriat industrial feroviar;
- legături mai bune pentru calea ferată cu alte moduri de transport;
- îmbunătățirea globală a transportului de mărfuri.

Planul Uniunii Europene este realizarea unei economii durabile prin realizarea neutralității climatice până în anul 2050. Unul dintre elementele cheie ale planului este lansarea unor mijloace de transport mai curate și mai sănătoase. Acordul european urmărește o reducere cu 90% a emisiilor din transport până în anul 2050.

Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020 include repere cum ar fi: dublarea transportului feroviar de marfă și triplarea activității feroviare de mare viteză până în anul 2050.

Aspecte privind liberalizarea pieței transportului feroviar în perioada de după ianuarie 2019.

Al IV-lea Pachet Feroviar urmărește să înlăture obstacolele rămase în calea creării unui spațiu feroviar unic european.

Legislația europeană propune o reformă a sectorului feroviar din Uniunea Europeana prin încurajarea concurenței și inovării pe piețele interne ale transportului feroviar.




O dată cu Pachetul IV Feroviar s-au pus în aplicare reforme structurale și tehnice valabile în toate statele membre.

Rezultatul final ar trebui să se reflecte în niveluri mai mari de siguranță, interoperabilitate și fiabilitate în rețeaua feroviară europeană, inclusiv în cea din țara noastră.

- ❖ Realizarea obiectivelor Uniunii Europene prevăzute în “Strategia 2020” are ca scop menținerea unui echilibru între creșterea economică și protecția mediului.
- ❖ România trebuie să se alinieze acestei politici de transport durabil, iar promovarea transportului intermodal este una dintre soluțiile cheie.
- ❖ Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal în România se bazează pe trei elemente interconectate fără de care transportul intermodal, în sine, nu poate avea eficiență:
 - Terminale de transport intermodal;
 - Logistica transportului și centre logistice;
 - Platforme industriale (parcuri industriale).
- ❖ Sistemul de transport intermodal face posibilă, în acest mod, promovarea dezvoltării unor tehnologii și concepte noi și optimizate pentru toate modurile de transport.

Procesul european de liberalizare

Nivel de liberalizare

-  Liberalizare avansată
-  Liberalizare parțială
-  Fără liberalizare



Cum arată transportul feroviar după intrarea în vigoare a Pachetului IV Feroviar, în 2019?



- Piața de transport feroviar din România a devenit concurențială într-o manieră mult mai adâncă decât până acum, odată cu intrarea în vigoare a Pachetului IV Feroviar, în anul 2019.
- Investițiile masive în parcul de vehicule feroviare ale operatorilor de transport feroviar sunt imperios necesare și foarte urgente.
- Optica în ceea ce privește parcul trebuie să fie una clară, atât la operatorii de transport feroviar de stat, cât și la cei privați, fiind necesară schimbarea totală a arhitecturii parcului de vehicule ținând cont de noile condiții impuse cu privire la mediu.
- Fără un parc adaptat și corect dimensionat pe tipuri de vehicule, operatorii de stat în particular și cei privați în general, nu vor putea face față viitoarelor provocări concurențiale de pe piață după liberalizarea activității de transport în întreaga Europă.

Liberalizarea pieței se va face pe fondul următoarelor aspecte:

- condițiile impuse de respectarea tuturor prevederilor din specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI);
- preluarea de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) a gestionării investițiilor legate de ERTMS pe culoarele de transport feroviar reabilitate;
- cerințele dure pe care le presupune materializarea conceptului de „spațiu feroviar unic european”;
- viitoarea trecere către certificatele de siguranță unice la nivel european emise de ERA pentru operatorii ce exploatează trenuri în trafic internațional;
- trecerea către autorizațiile de siguranță unice pentru administratorii de infrastructură feroviară.

În acest context, exigențele impuse la nivel european prin crearea spațiului feroviar unic European nu vor putea fi satisfăcute, nici măcar parțial, de către operatorii de stat și privați din România:

- fără a efectua schimbări ample de paradigmă în activitatea lor;
- fără investiții uriașe aferente;
- fără o politică coerentă la nivel decizional.

În contextul comunitar European actual, Vestul recurge la investiții considerabile, cercetare inginerescă, susținere politică și lobby la nivel European, fiind mult mai eficient decât Estul.

Guvernul României prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, adică cei ce au putere de decizie de valoare strategică, trebuie să analizeze premisele actuale și să discearnă corect cu privire la:

- ceea ce se dorește să realizeze pe termen lung;
- ce vrea România, în general, de la calea ferată;
- care sunt oportunitățile deschiderii pieței într-un viitor sistem unic feroviar;
- care sunt riscurile și cum se pot preîntâmpina.

Scenariului respectiv este valabil și în cazul gestionarilor și al administratorului de infrastructură feroviară.

ANALIZA

INDICATORILOR TRANSPORTULUI FERROVIAR DE MARFĂ



2020

OPSFPR
Organizatia Patronala a Societatilor
Ferroviare Private din Romania

CUPRINS

Transportul feroviar de marfă și piața de transport în general	3
Analiza activității transportatorilor feroviari, membri ai OPSFPR	6
1. SC Grup Feroviar Roman SA	6
2. SC DB Cargo Romania Grup SRL	8
3. SC Unicom Tranzit SA	9
4. SC Cargo Trans Vagon SA	11
5. SC Vest Trans Rail SRL	12
6. SC Rail Cargo Carrier Romania SRL	14
7. SC Tim Rail Cargo SRL	15
8. SC Transferoviar Grup SA	17
9. SC MMV Rail Romania SA	18
10. SC Tehnotrans Feroviar SRL	20
11. SC Rail Force SRL	21
12. SC Logistica Feroviara SRL	23
13. SC GP Rail Cargo SRL	24
14. SC CER – Fersped SA	26
15. Alți operatori de transport feroviar de marfă, privați	27
Riscurile și problemele operatorilor feroviari apărute în anul 2020	75
Măsurile propuse de OPSFPR pentru rezolvarea problemelor	83

Transportul feroviar are o serie de calități intrinseci, dovedite științific prin multiple studii internaționale, care îi conferă o *superioritate netă din punct de vedere economic în raport cu transportul rutier*. Dintre aceste calități intrinseci ale transportului feroviar, pot fi menționate:

- *Eficiența economică superioară a infrastructurii de transport*. La nivel mondial, feroviarul transportă anual de 10 ori mai multe unități de transport / km decât infrastructura rutieră.
- *Eficiența energetică superioară*. Media la nivel mondial a consumului de energie / unitate de transport (călător-km sau tonă-km) este de 11 ori mai mică decât cea a transportului rutier.
- *Siguranța superioară a transportului*. Media anuală la nivel național a numărului de accidente la un milion de călători-km este de 92 de ori mai mică decât cea a transportului rutier.
- *Sustenabilitate superioară în ceea ce privește protecția mediului*. Media la nivel mondial a emisiilor de CO₂/unitate de transport (călător-km sau tonă-km) este de 10 ori mai mică decât cea a transportului rutier. Situația este similară și în ceea ce privește emisiile de noxe.

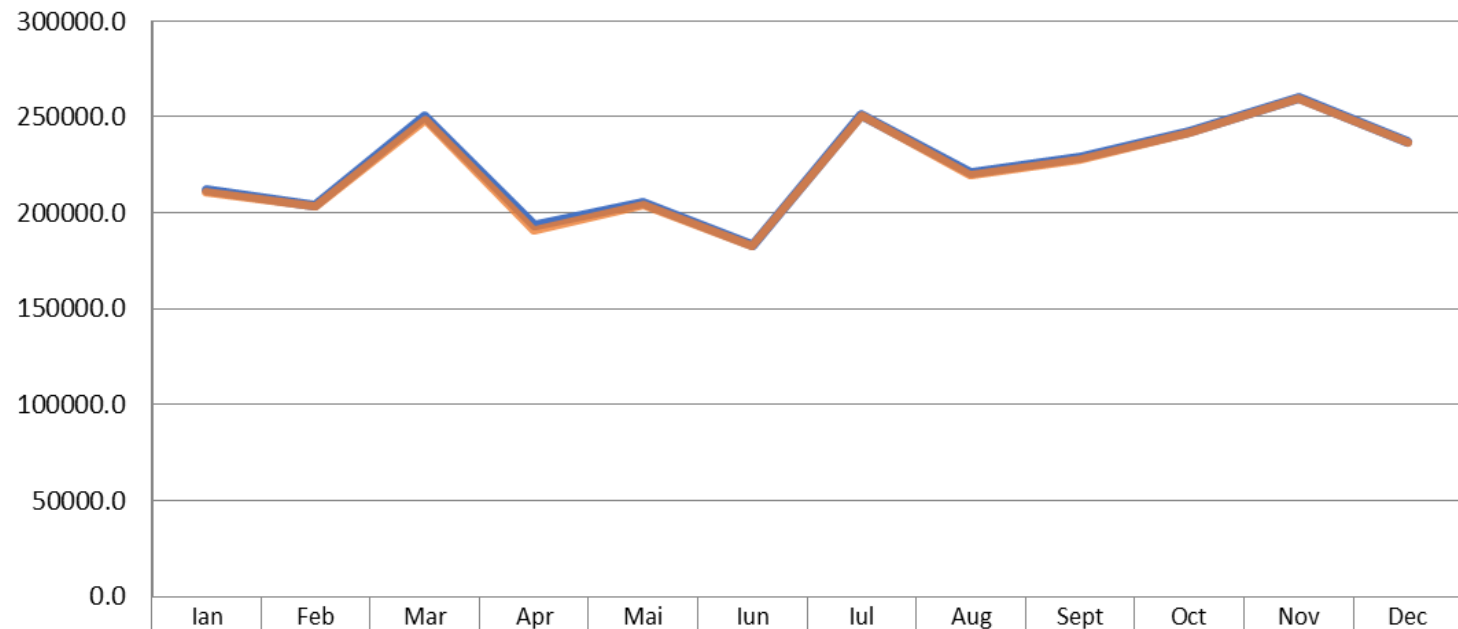
Este evident că eficiența economică a sistemului național de transport în general este cu atât mai mare cu cât este mai intens valorificat transportul feroviar.



Analiza activității transportatorilor feroviari, membri ai OPSFPR

- ❖ **Analiza fiecărei societăți comerciale de transport feroviar de marfă, membră a Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România s-a făcut** atât din punct de vedere al indicatorului Km. parcursi pe rețelele CFR, cât și al indicatorului tone brute/Km transportate.
- ❖ S-au realizat grafice și au fost interpretate rezultatele lunare obținute de operatorii de transport feroviar pentru cele 12 luni de activitate și grafice comparative, la nivel de rezultate anuale, obținute de operatori pentru cei doi indicatori importanți, precum și comparații privind eficiența privind Tone transportate/Km, atât pentru activitatea lunară, cât și la nivelul întregului an.
- ❖ Au fost făcute comparații lunare prin grafice cu privire la rezultatele obținute de toți cei 14 operatori de transport de marfă pe parcursul întregului an 2020, din punct de vedere al valorilor înregistrate pentru indicatorii menționați, dar și pentru eficiența privind Tone brute transportate/salariat, atât pentru fiecare lună dar și la nivelul întregului an.

Exemple de grafice realizate în analiză

**DB CARGO ROMANIA
IANUARIE - DECEMBRIE 2020**

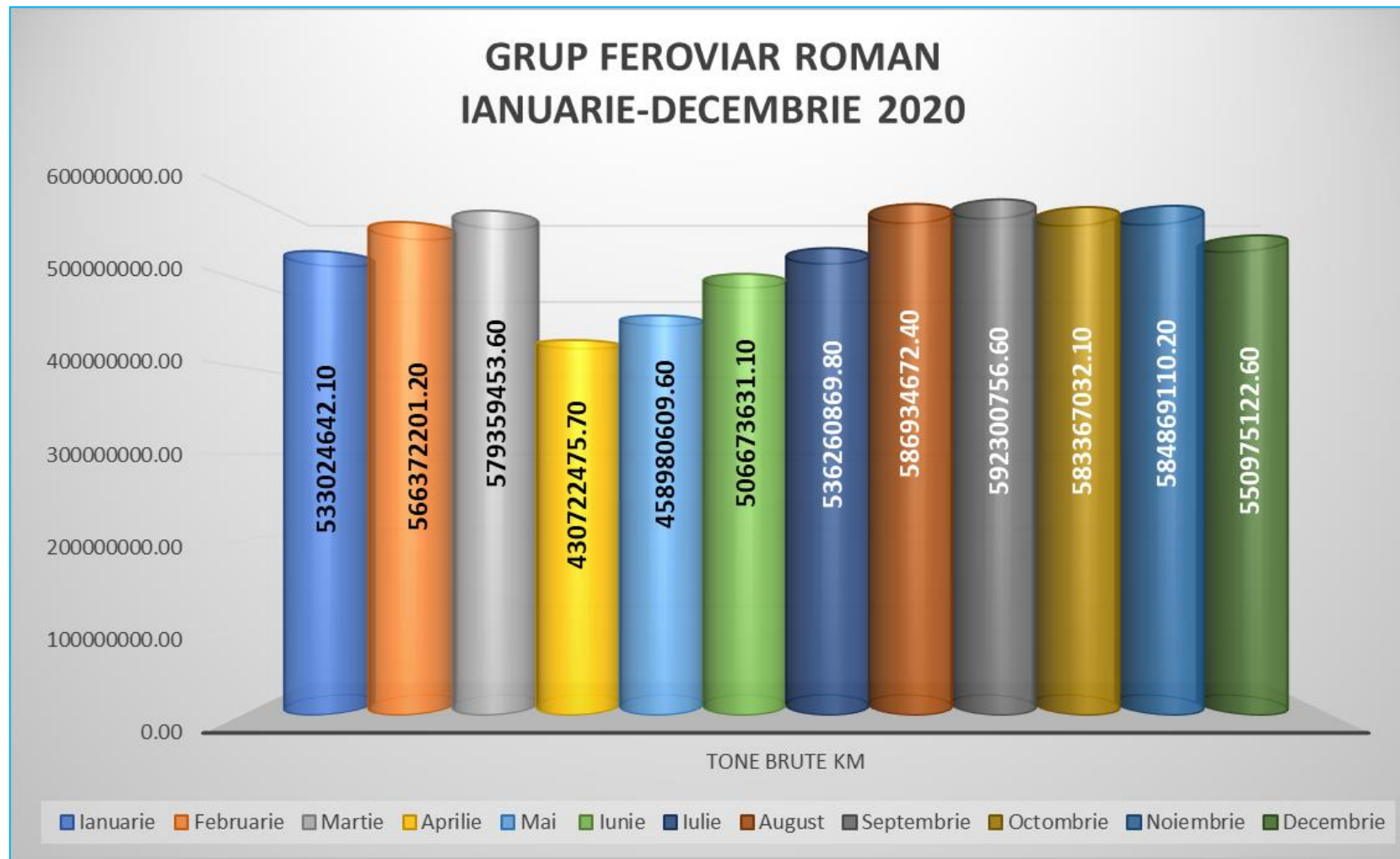


 KM Parcurși pe rețeaua CFR	211561.0	203730.6	250118.5	193133.2	205374.3	183292.3	251345.5	220600.9	228692.7	242591.8	259879.7	237264.3
 Tren km facturabili	210677.4	203125.9	248313.2	190693.7	204045.9	182589.5	250367.2	220030.1	228170.2	241993.1	259663.2	236887.7

OPSFPR

Organizația Patronală a Societăților
Feriare Private din România

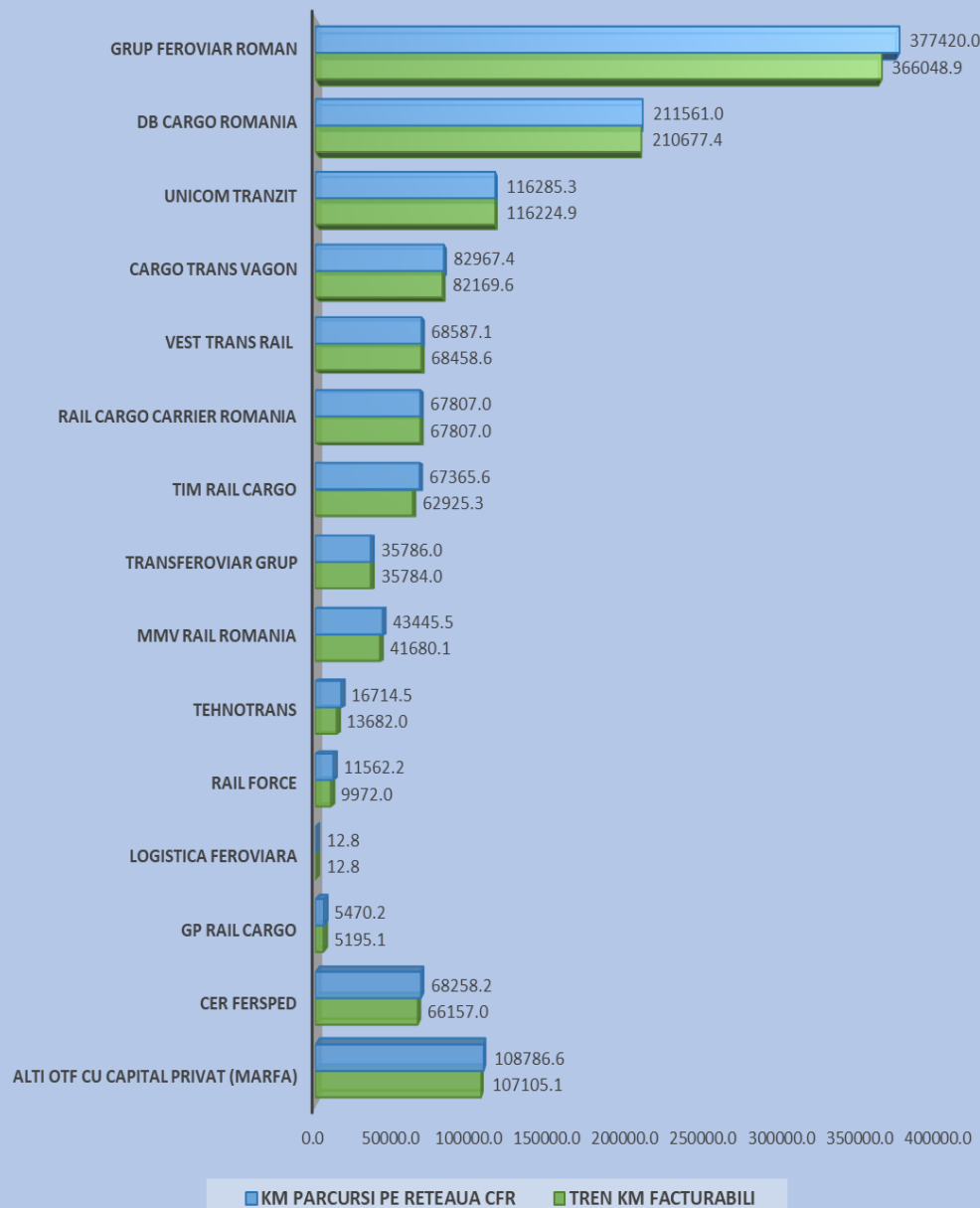
Exemple de grafice realizate în analiză



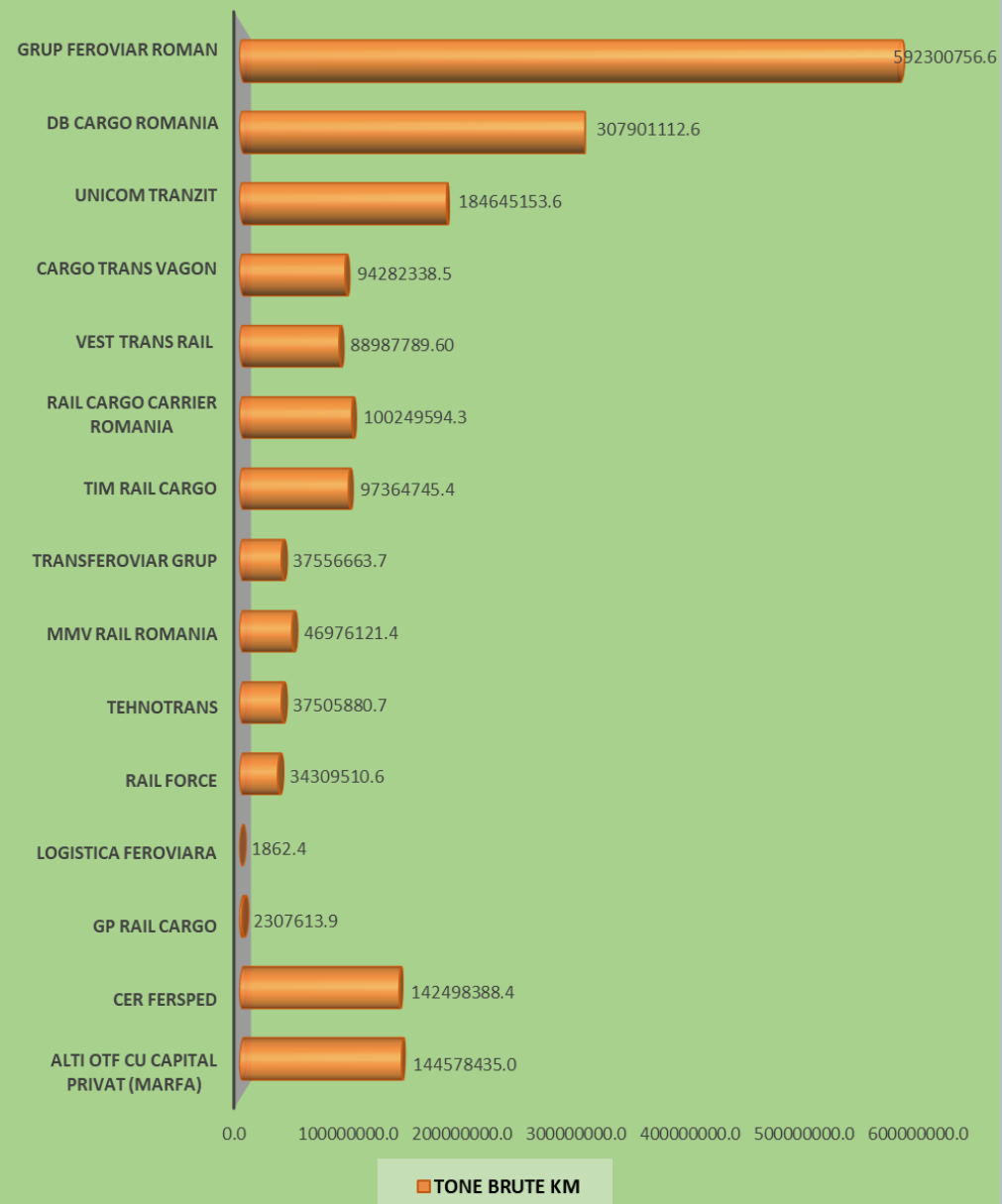
OPSFPR

Organizatia Patronala a Societatilor
Feriare Private din Romania

IANUARIE 2020



SEPTEMBRIE 2020

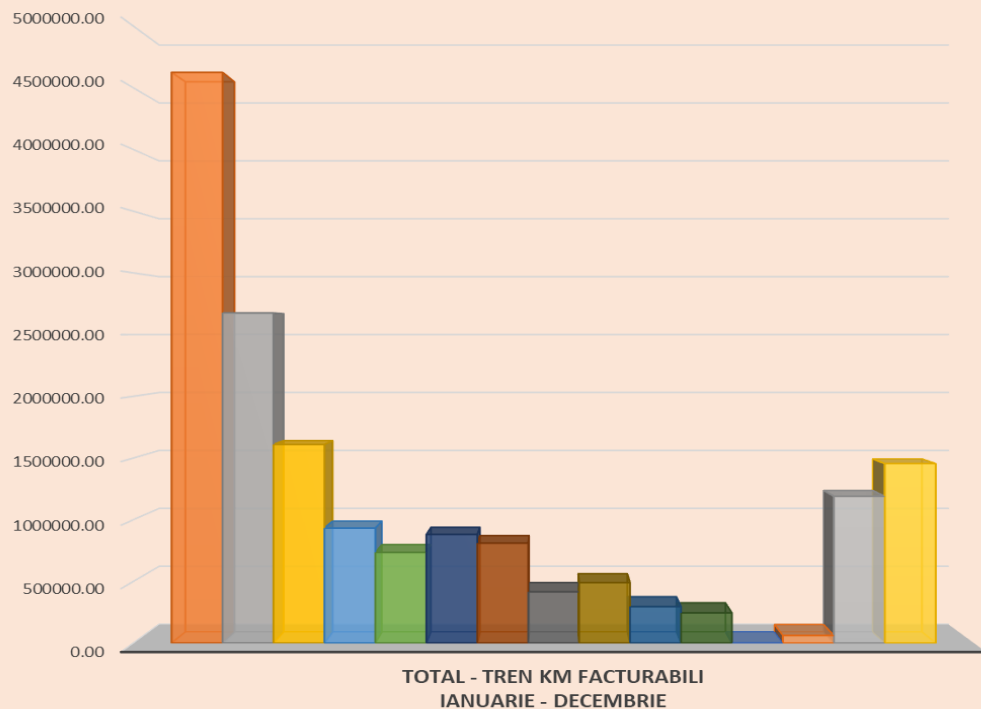


Exemple de
grafice realizate
în analiză

OPSFPR

Organizatia Patronala a Societatilor
Feriare Private din Romania

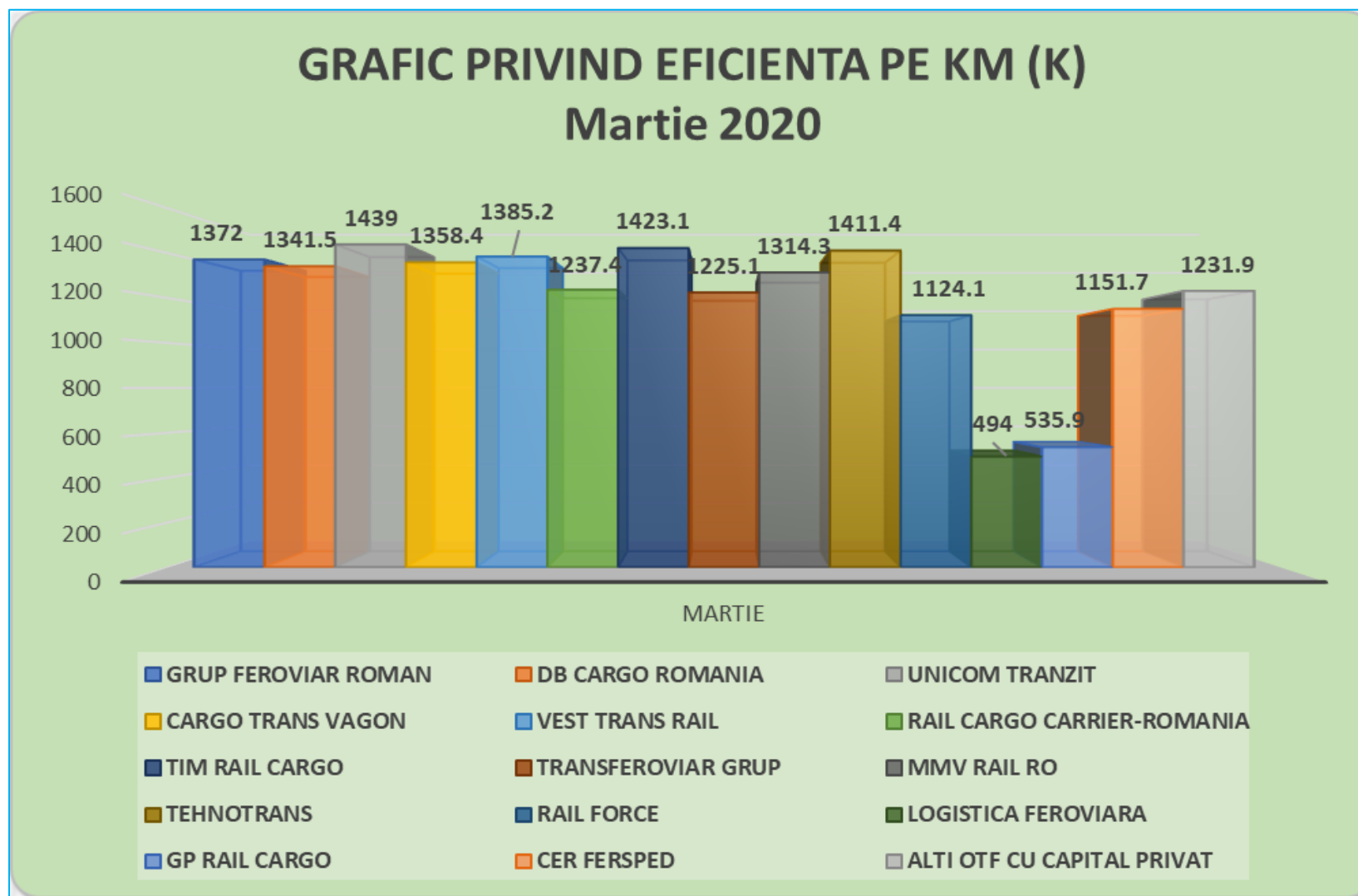
TOTAL - TREN KM FACTURABILI IANUARIE - DECEMBRIE 2020



	Total - Tren KM Facturabili IANUARIE - DECEMBRIE
Grup Feroviar Roman	4625580.83
DB Cargo Romania	2676557.09
Unicom Tranzit	1609342.54
Cargo Trans Vagon	932096.63
Vest Trans Rail	734836.67
Rail Cargo Carrier-Romania	879823.93
Tim Rail Cargo	810068.01
Transferoviar Grup	415247.94
MMV Rail RO	489925.94
Tehnotrans	296038.90
Rail Force	244652.20
Logistica Feroviara	260.80
GP Rail Cargo	61773.26
CER Fersped	1189342.58
Alti OTF cu capital privat (marfa)	1454495.91

Exemplu de grafic
realizat în analiză

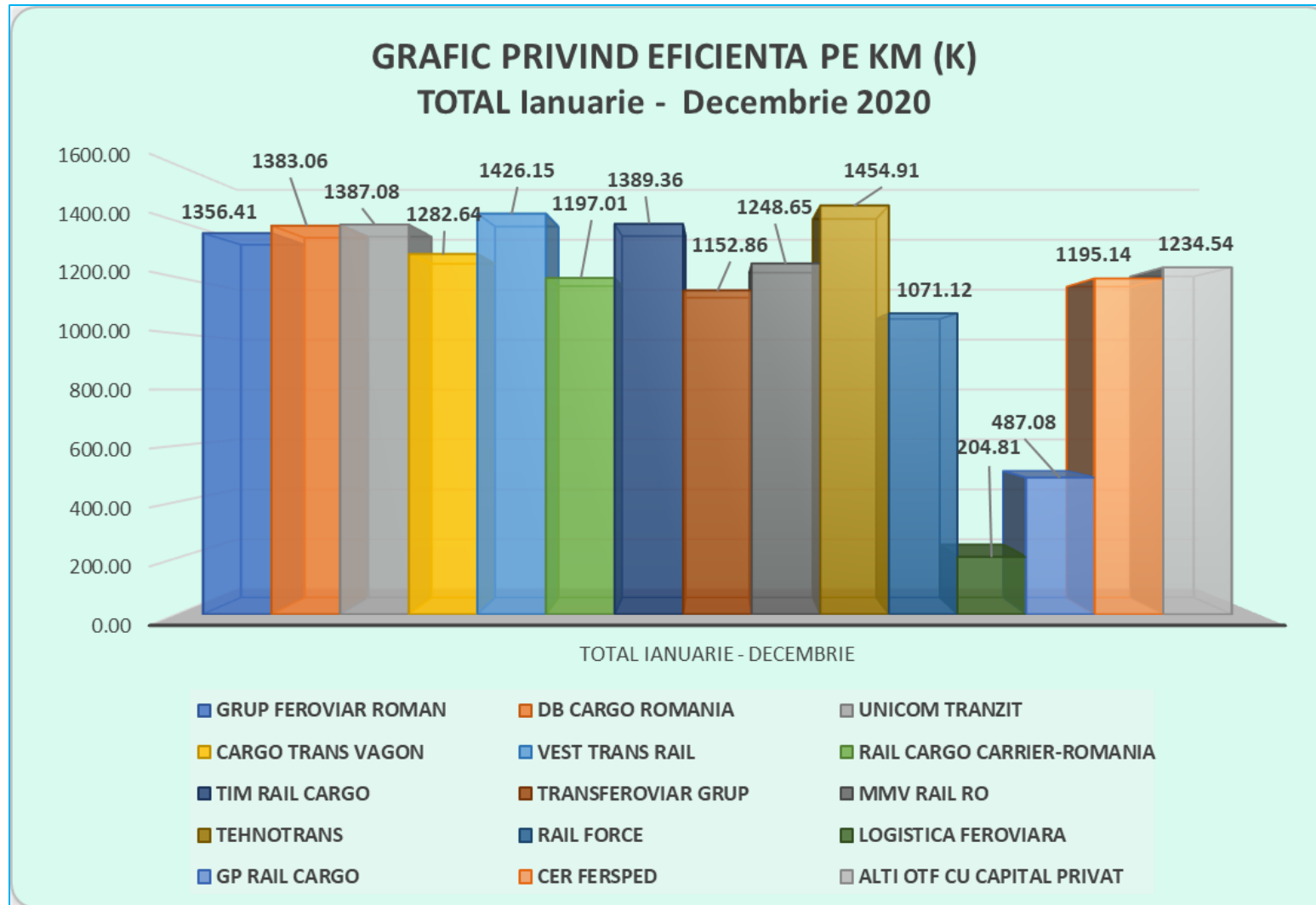
Exemplu de grafic realizat în analiză



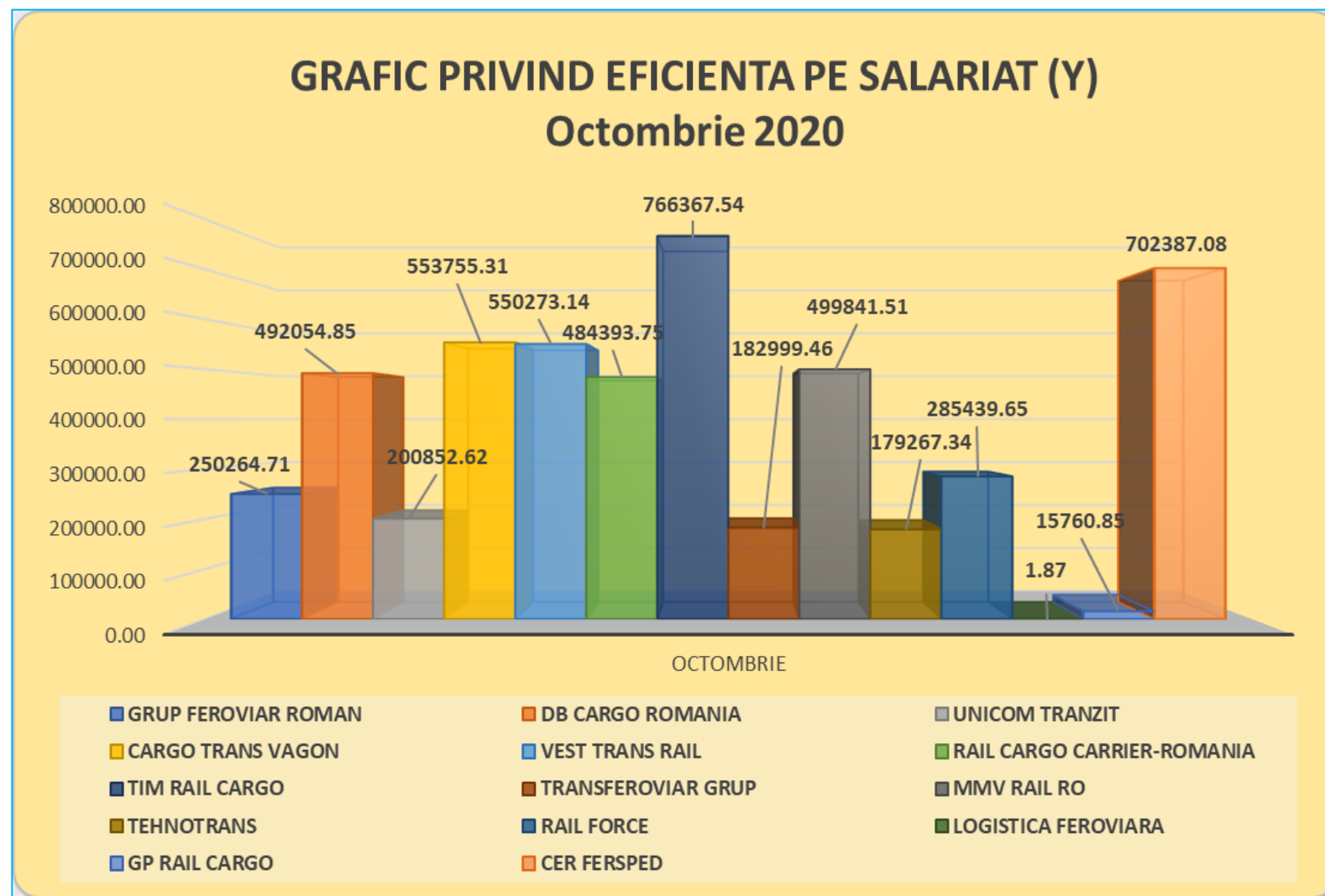
OPSFPR

Organizatia Patronala a Societatilor
Feriare Private din Romania

Exemplu de grafic realizat în analiză



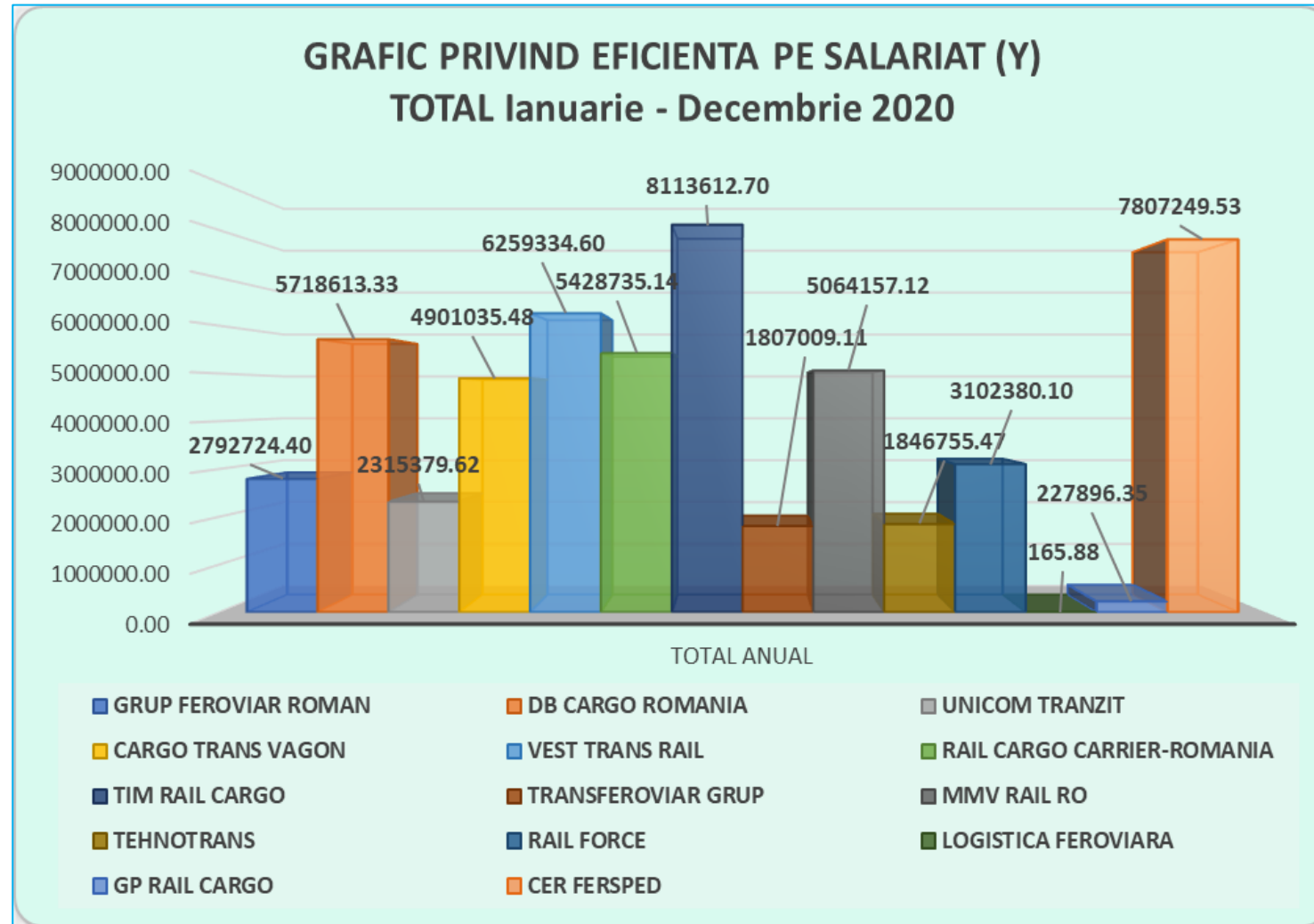
Exemplu de grafic realizat în analiză



OPSFPR

Organizatia Patronala a Societatilor
Feriare Private din Romania

Exemplu de grafic realizat în analiză



OPSFPR

Organizatia Patronala a Societatilor
Feriare Private din Romania

Măsuri propuse de OPSFPR pentru rezolvarea problemelor

- Actualizarea legislației, inclusiv cea secundară (Ordine de Ministru, Decizii ale directorilor generali ai CNCF CFR SA referitoare la activitatea pe calea ferată, Norme și Instrucțiuni specifice) și adaptarea ei la prevederile europene.
- O mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport, 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 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 desfășurată de operatorii feroviari.

Măsuri propuse de OPSFPR pentru rezolvarea problemelor

- Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare.
- Profesionalizarea constantă a resursei umane având în vedere deficitul de personal din domeniu.
- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri pro-active ale managementului strategic.
- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional.
- Asumarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de către CNCF CFR SA a reglementărilor internaționale asumate de statul român.

“Analiza activității pentru anul 2020” se dorește a fi un instrument util pentru managementul operatorilor de transport feroviar de marfă cu capital privat, membri ai Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România, prin care se încearcă punerea la dispoziția acestora a unor informații utile și realizarea unor comparații pentru ca fiecare să își poată face o auto-analiză a activității desfășurate în anul care a trecut, în condițiile izbucnirii și desfășurării pe parcursul întregului an, a Pandemiei de “Covid-19” și a crizei economice existente și în prezent.

De asemenea, dorim să constituie o sursă de informare corectă atât pentru cei care decid cu privire la activitatea de transport feroviar în general, cât și pentru administratorul rețelei feroviare din țara noastră și să contribuie la cunoașterea situației reale în care ne aflăm, în prezent.

Pentru informații suplimentare puteți accesa SITE-ul și pagina de Facebook a organizației, accesând link-urile:

<https://opfer.ro/>

<https://www.facebook.com/OPSFPR>



Vă mulțumesc!

OPSFPR
Organizatia Patronala a Societatilor
Feroviare Private din Romania